Nassaus Handelspolitik in den Jahren 1815 bis 1827.

Teildruck.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

hohen philosophischen Fakultät der Universität Marburg

vorgelegt von

Walter Menn

aus Hilchenbach.

Marburg 1917.

Druck der Westfälischen Vereinsdruckerei Münster i. W.

Z VII

Nassaus Handelspolitik in den Jahren 1815 bis 1827.

Teildruck.

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
der
hohen philosophischen Fakultät der Universität Marburg

vorgelegt von
Walter Menn
aus Hilchenbach.

Marburg 1917.
Druck der Westfälischen Vereinsdruckerei Münster i. W.

Angenommen von der philosophischen Fakultät am 17. Juli 1917.
Berichterstatter Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Busch.

Die vollständige Dissertation erscheint in den Annalen des Vereins für nassauische Altertumskunde und Geschichtsforschung Bd. 45.

Inhaltsverzeichnis.

Nachweis der benutzten Akten und Bücher.

1. Akten.

a) Königliches Staatsarchiv Wiesbaden:

VIII St. M. 2432: Akten betr. die Organisation der Grenzzölle (zitiert W 2432).

VIII St. M. I 414: Berichte des Staatsministers Freiherrn von Marschall an den Herzog von Nassau vom Wiener Kongreß 1819, Nov. 19. bis 1820, Mai 15. Abschriften (W I 414).

VIII St. M. I 508: Acta ministerialia, Verhältnisse mit Preußen, in specie die in den Königlich Preußischen Rheinprovinzen eingeführte neue Zollverfassung betr. 1818—1833 (W I 508).

VIII St. M. I 1447: Kommissionsakten: Die Rheinschiffahrtszentralkommission betr. Generalia fasc. I 1816—1818 (W I 1447).

VIII St. M. I 1448: Dasselbe fasc. IV, 1823—1826 (W I 1448).

VIII St. M. I 1523: Kommissionsakten die in Darmstadt eröffneten Verhandlungen über die Handelsfreiheit betr. fasc. I, 1820—1821 (W I 1523).

VIII St. M. I 1524: Dasselbe, fasc. II, 1821 und 1822 (W I 1524).

VIII St. M. I 1525: Dasselbe, fasc. III, 1822—1824 (W I 1525).

VIII St. M III 1: Acta, Handelsverhältnisse in Deutschland und Vollziehung des 19. Artikels der Bundesakte betr. 1819. 1820 (W III 1).

VIII St. M. III 2: Acta min., Handelsverhältnisse mit auswärtigen Staaten in specie den zwischen Ihren Majestäten denen Königen von Bayern und Württemberg . . . . zu Wien abgeschlossenen Handelsvertrag betr. 1820—1827 (W III 2).

VIII St. M. III 2½: Darmstädter Protokolle, anknüpfend an den in Wien 1820 mit Bayern pp. abgeschlossenen Handelsvertrag 1820—1822 (W III 2½).

VIII St. M. III 3: Acta ministerialia: Zoll- und Handelssachen, die in einigen deutschen Staaten erlassenen Einfuhrverbote betr. 1822 bis 1825 (W III 3).

VIII St. M. III 4a: Acta min.: Die Wiederaufnahme der Verhandlungen über Handelsangelegenheiten mit den süddeutschen Staaten betr. fasc. I, 1824 (W 4a).

VIII St. M. III 4b: Dasselbe, fasc. II: 1825 (W 4b).

VIII St. M. III 4c: Berichte des nassauischen Geh. Legationsrates von Röntgen an den Staatsminister Freiherrn von Marschall betr. die Zollverhandlungen mit den süddeutschen Staaten in Stuttgart. Juli—August 1825. (W 4c).

VIII St. M. III 5½: Verhandlungen mit benachbarten Staaten in Beziehung auf gegenseitige Handelserleichterungen (W III 5½).

b) Königliches Staatsarchiv Marburg:

Akten der kurhessischen Gesandtschaft am Bundestage zu Frankfurt a. M.

A. Allgemeine Verhandlungen betr.

Nr. VI: Diplomatische Tagesberichte des Gesandten Geh. Rats von Lepel: 5. Jan. 1819 bis 18. Dez. 1819.

Nr. VII: Dasselbe, 13. Jan. bis 22. Dez. 1820 (Berichte Lepels).

Ministerium des Auswärtigen und des Hauses Rep. 321:

C I 380: Berichte und Erlasse über die Wiener Konferenzen von 1819/20 (Mbg 380).

Nr. 2304: d. d. 1820—1827 betr. Kurhessens Teilnahme an den Verhandlungen zu Darmstadt wegen der deutschen Handelsverhältnisse, vol. I—IV nebst zugehörigem Faszikel (Mbg 2304).

D XII 1271: Die Regulierung der Mainschiffahrt bei der deshalb zu Mainz niedergesetzten Kommission, insbesondere auch Mitteilungen über die Rheinschiffahrtsangelegenheiten vom Herzgl. Nassauischen Geh. Rat von Rößler, 1819 ff. (Mbg 1271).

c) Königliches Geheimes Staatsarchiv Berlin:

A. A. I Rep. I Hessen 48, 50, 57, 67, 69, 71, 73, 75, 80: Darmstadt, Correspondance avec la mission du Roi 1818—1828. (Berichte Otterstedts und Maltzans.)

A. A. II Rep. 6: Acta des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, betr. die Schließung eines Handelsvertrages zwischen Preußen und Nassau mit Bezug auf das Zoll- und Verbrauchssteuergesetz vom 26. Mai 1818: vol. I vom Februar 1819 bis Dezember 1831 (B II 6).

2. Bücher.

L. K. Aegidi, Die Schlußakte der Wiener Ministerialkonferenzen zur Ausbildung und Befestigung des Deutschen Bundes. 1. Abt. Die Urkunden. Berlin 1860.

— Aus der Vorzeit des Zollvereins. Ein Beitrag zur deutschen Geschichte. Hamburg 1865.

Curt Albrecht, Die Triaspolitik des Freiherrn K. Aug. von Wangenheim = Darstellungen aus der Württembergischen Geschichte. 14. Bd. Stuttgart 1914.

Annalen und Mitteilungen des Vereins für nassauische Altertumskunde und Geschichtsforschung.

Hugo Bangert, Die Montanindustrie des Lahn- und Dillgebietes. Ihre geschichtliche Entwicklung, wirtschaftliche Lage und Bedeutung. Freiburger Dissertation. Wetzlar 1914.

Adolf Beer, Die österreichische Handelspolitik im 19. Jahrhundert. Wien 1891.

Arthur Böthlingk, Carl Friedrich Nebenius. Der Deutsche Zollverein, das Karlsruher Polytechnikum und die erste Staatsbahn in Deutschland. Eine kulturhistorische Studie. Karlsruhe 1899.

Max Dreßler, Der Kampf Anhalt-Cöthens gegen die preußische Handelspolitik in den Jahren 1819—1828. Ein Beitrag zur Vorgeschichte des Zollvereins. = Beiträge zur anhaltischen Geschichte, Heft 12. Cöthen 1908.

Chr. Eckert, Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert. In Schmollers Forschungen XVIII, 5. Leipzig 1900.

— Zur Vorgeschichte des deutschen Zollvereins. Die preußisch-hessische Zollunion vom 14. Febr. 1828 in Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung u. s. f. Bd 26 (1902), S. 505 ff.

K. Th. Eheberg, Historisch-kritische Einleitung zu Fr. List, das nationale System der politischen Ökonomie. 7. Aufl. Stuttgart 1883.

Gust. Fischer, Über das Wesen und die Bedingungen eines Zollvereins, in Hildebrands Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik. Bd 2 (1864), S. 317 ff., 379 ff., Bd 7 (1866), S. 225 ff., Bd 8 (1867), S. 252 ff.

— Besprechung der Schriften von L. K. Aegidi, Aus der Vorzeit des Zollvereins und der Gedanke des Zollvereins, in Hildebrands Jahrbüchern, Bd 5 (1865), S. 361 ff.

Karl Fischer, Die Nation und der Bundestag, Leipzig 1880.

Georg Gerlach, Die wirtschaftliche Entwicklung des Eisenhüttenwesens an der Lahn und Dill im 19. Jahrhundert. Ein Beitrag zur deutschen Wirtschaftsgeschichte. Tübinger Dissertation. Stuttgart 1911.

Eberhard Gothein, Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert. = Schriften des Vereins f. Sozialpolitik. 101 Bd 2. Leipzig 1903.

Albrecht Hoffmann, Deutsches Zollrecht. 1. Bd: Geschichte des deutschen Zollrechts. Leipzig 1902.

Leop. Fr. Ilse, Protokolle der deutschen Ministerialkonferenzen zu Wien 1819 und 1820. Frankfurt a. M. 1860.

— Geschichte der deutschen Bundesversammlung. 3 Bde. Marburg 1861/62.

Herzoglich Nassauisches Allgemeines Intelligenzblatt mit Beilagen 1815—1827 (Int.-Bl.).

Klüber, Akten des Wiener Kongresses in den Jahren 1814 und 1815. 2. Aufl. Erlangen 1815—1835.

Klüber-Welcker, Wichtige Urkunden für den Rechtszustand der deutschen Nation. 2. Aufl. Mannheim 1845.

Kolb, Artikel Nassau im Staatslexikon von Rotteck und Welcker. 3. Aufl. 10. Bd. Leipzig 1864. S. 301 ff.

R. Kolb, Herzog Wilhelm von Nassau. Gedenkschrift zum hundertjährigen Jahrestage seiner Geburt. Wiesbaden 1892.

C. Kröfel, Das preußisch-deutsche Zolltarifsystem in seiner historischen Entwicklung seit 1818. = Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. 7. Supplement. Jena 1881.

Hans Kruse, Das Siegerland unter preußischer Herrschaft 1815—1915. Festschrift. Siegen 1915.

Fr. List, Das nationale System der politischen Ökonomie. 7. Aufl. mit einer historisch-kritischen Einleitung von K. Th. Eheberg. Stuttgart 1883.

Menzel, Geschichte von Nassau von der Mitte des 14. Jahrhunderts bis zur Gegenwart. Bd 3. Wiesbaden 1889.

A. Merker, Die Steuerreform im Herzogtum Nassau von 1806 bis 1814. Göttinger Dissertation. Gedruckt in Annalen Bd 37 (1907), S. 72 ff.

Aus Metternichs nachgelassenen Papieren, herausgegeben von dem Sohne des Staatskanzlers Fürsten Richard Metternich-Winneburg, Wien 1880 ff.

Mitteilungen des Vereins für nassauische Altertumskunde und Geschichtsforschung.

Nassovia, Zeitschrift für nassauische Geschichte und Heimatskunde.

B. S. Nau, Beiträge zur Kenntnis und Beförderung des Handels und der Schiffahrt. 3 Bde. Mainz 1818—1823.

C. Fr. Nebenius, Denkschrift für den Beitritt Badens zu dem zwischen Preußen, Bayern . . . abgeschlossenen Zollverein, Karlsruhe 1833, mit Anhang: Denkschrift von 1818.

— Der deutsche Zollverein, sein System und seine Zukunft. Karlsruhe 1835.

— Über die Entstehung und Erweiterung des großen deutschen Zollvereins, in Deutsche Vierteljahrsschrift 1838, Heft 2, S. 319 ff.

Wilh. Oncken, Der preußisch-hessische Zollverein vom 14. Februar 1828. Akademische Festrede, Gießen 1878.

G. H. Pertz, Das Leben des Ministers Freiherrn von Stein. Bd V u. VI. Berlin 1854 f.

Herm. v. Petersdorff, Friedrich von Motz, 2 Bde, Berlin 1913.

Protokolle der deutschen Bundesversammlung, Frankfurt a. M.

L. v. Ranke, Geschichte der deutschen, insbesondere der preußischen Handelspolitik 1818 bis 1828; in Histor.-Polit. Zeitschrift, Bd 2, S. 64 ff. und Sämtliche Werke, Bd 49/50, S. 248 ff.

Rheinische Blätter 1816—1820, Wiesbaden (Rhein. Bl.).

W. Roscher, Geschichte der Nationalökonomik in Deutschland, München 1874, besonders Kapitel 34: Die Gründung des Zollvereins, S. 948 ff.

Sammlung der landesherrlichen Edikte und Verordnungen . . . . Bd 1—4, Wiesbaden 1817, 1818, 1824, 1845. (Sammlung I—IV).

W. Sauer, Das Herzogtum Nassau in den Jahren 1813 bis 1820. Wiesbaden 1893.

G. Schmoller, Das preußische Handels- und Zollgesetz vom 26. Mai 1818 im Zusammenhang mit der Geschichte der Zeit, ihren Kämpfen und Ideen. Universitätsrede Berlin 1898 in Beilagen zur Allgemeinen Zeitung 1898, Nr. 175—177.

Georg Schneider, Die Tonindustrie des Westerwaldes, ihre Entwicklung und ihr heutiger Stand. Erlanger Dissertation. Limburg 1914.

Rich. Schwemer, Geschichte der Freien Stadt Frankfurt a. M. 1814 bis 1866. Bd 1—3,1. = Veröffentlichungen der historischen Kommission der Stadt Frankfurt a. M. 3, 4, 5,1. Frankfurt 1910—1915.

Sitzungsprotokolle der Landständischen Deputiertenversammlung des Herzogtums Nassau 1818—1828 (Prot. Dep.).

Sitzungsprotokolle der Herrenbank bei der Ständeversammlung des Herzogtums Nassau 1818—1828 (Prot. Herrenbank).

C. Spielmann, Geschichte von Nassau, Bd 1 u. 3. Wiesbaden 1909. 1912.

— Karl von Ibell, Lebensbild eines deutschen Staatsmanns 1770 bis 1834. Wiesbaden 1897.

Staats- und Adreßhandbuch des Herzogtums Nassau 1819, 1820, 1823/24 und 1824/25.

Thewald, Artikel Nassau im deutschen Staatswörterbuch von Bluntschli und Brater VII (1862), S. 129 ff.

H. v. Treitschke, Die Anfänge des deutschen Zollvereins in den Preußischen Jahrbüchern Bd 30 (1872), S. 397 ff. u. 479 ff.

— Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert Bd 1—3, 6.—8. Auflage. Leipzig 1906 ff.

Verordnungsblatt des Herzogtums Nassau 1815—1828 (Ver.=Bl.).

C. D. Vogel, Beschreibung des Herzogtums Nassau. 2. Aufl. Wiesbaden 1843.

W. Weber, Der deutsche Zollverein. 2. Aufl. Leipzig 1871.

Fr. von Weech, Korrespondenzen und Aktenstücke zur Geschichte der Ministerialkonferenzen in Karlsbad und Wien, Leipzig 1865.

Joh. Weitzel, Nachruf auf Marschall in der Allgemeinen Zeitung 1834, Außerordentliche Beilage Nr. 114 ff.

Alfr. Zimmermann, Geschichte der preußisch=deutschen Handelspolitik. Oldenburg und Leipzig 1892.

Erster Abschnitt.

Die Handelspolitik Nassaus bis zum Erlaß des preußischen Zollgesetzes (1815—1818).

Der walramische Zweig des Hauses Nassau hatte seine Selbständigkeit durch eine mehr kluge als charaktervolle Politik in den stürmischen Zeiten der Revolution und Napoleons zu behaupten gewußt, und auch nach dem Sturze Bonapartes war es ihm trotz Stein, York und Gneisenau gelungen, in dem mit Österreich verhandelten, mit Rußland abgeschlossenen Frankfurter Vertrag vom 23. November 1813 sein Fortbestehen zu sichern. Immerhin machten sich die Regenten von Nassau darauf gefaßt, zu gunsten des neuen deutschen Bundes bisher geübte Rechte abzutreten. Dem Bestreben, freiwillig das Notwendige zu tun, entsprang als erste in Deutschland im September 1814 die nassauische Verfassung. Durch die kluge Art, mit der man den Freiherrn vom Stein bei der Ausarbeitung des Entwurfs heranzog, glaubte man zugleich, einen alten Gegner versöhnt, wenn nicht gar einen neuen Fürsprecher gewonnen zu haben. Als dann freilich auf dem Wiener Kongresse offenbar wurde, woher der Wind wehte, da wurde man hartnäckig: man bekannte sich offen zu dem, was man heimlich betrieben hatte, zum Partikularismus. Die Aufrechterhaltung der herzoglichen Souveränität ward das A und O nassauischer Politik.

Damit war die Stellung, die Nassau fortan im Bunde einnahm, gegeben.[1]) Gegner seiner Selbständigkeit

---

[1]) Eine genügende Geschichte Nassaus im 19. Jahrhundert fehlt leider. Menzels eingehendes Werk reicht nur bis zum Wiener Kongreß. Treitschkes

fanden sich fast nur im preußischen Lager. Preußens äußere Neugestaltung auf dem Wiener Kongreß erhöhte die Gefahr für die zwischen den beiden Teilen der Monarchie liegenden Staaten. Preußen war und blieb den Kleinen der Gegner, der auf der Lauer stand, um die erste Gelegenheit zur Erweiterung seiner Macht zu benutzen. Wie ganz anders die Politik des Kaiserstaates an der Donau, dem eine überragende Stellung im Bunde nach alter Tradition eigentlich gebührt hätte! Er wies nicht nur jedes Übergewicht in Deutschland mit der Kaiserwürde ab, er verzichtete nicht nur auf die Rückerwerbung seiner alten Besitzungen am Oberrhein, sogar die Rolle einer Vormacht in Süddeutschland, die Preußen ihm geben wollte, nahm er nicht an. In diesem „saturierten Österreich" suchte Nassau hinfort seinen festen Halt gegen alle wirklichen und vermeintlichen Feinde im Bunde. Persönliche Beziehungen, die Schenkung des Johannisberges an den Fürsten Metternich, die Heirat der Prinzessin Henriette, der Schwester des Herzogs Wilhelm, mit dem Erzherzog Karl und der dauernde Aufenthalt der Mutter und des Bruders des Herzogs in Wien machten das Band noch fester. So kam es, daß Nassau sich auch den Triasplänen wie überhaupt der Politik der süddeutschen Königshöfe versagte. Den ersteren traute es zudem nicht, weil es das Auftreten großbayrischer Absichten fürchtete; gegen das „Europäiisieren" aber und den „Souveränitätsschwindel" Bayerns und Württembergs fand der Minister M a r s c h a l l bittere Worte. Der preußische Gesandte von Otterstedt nannte den Biebricher Hof geradezu den Wächter der beiden Großmächte gegen die süddeutschen Staaten.[2])

---

kurze Darstellung in seiner Deutschen Geschichte wird der inneren Politik nicht gerecht. Spielmanns Geschichte ist mehr als knapp, Kolbs Herzog Wilhelm nichts als eine kritiklose Lobschrift. Einige Zweige der Politik Nassaus bis zum Jahre 1820 hat Sauer genauer untersucht; einiges Material enthält die Biographie Ibells von Spielmann. Die vorliegende Arbeit beruht daher meist auf Aktenmaterial, auch in den allgemeinen Teilen.

[2]) Z. B. Promemoria Otterstedts über die Politik der süddeutschen Staaten vom 21. Oktober 1822.

Nassau war klug genug einzusehen, daß es die Gewähr für seine Selbständigkeit nur im deutschen Bunde fände.

Es war kein Wunder, daß es sich mit dem Gedanken der deutschen Einheit nicht befreundete, einem Gedanken, der doch nur Leben gewinnen konnte durch eine Vernichtung der Einzelstaaten oder wenigstens eine Beschränkung ihrer Rechte. Eine Befürwortung war es nicht, daß gerade Preußen die weitesten Forderungen in dieser Richtung gestellt hatte. Deutsch und Preußisch wurde den Partikularisten ein Begriff. Sie verabscheuten ihn wie die Pest.

Der Gedanke wurde auch nicht schmackhafter durch seine Verquickung mit den liberalen Ideen der Zeit. Nassau hat sich nie mit den konstitutionellen Staaten des Südens solidarisch gefühlt, trotz seiner Verfassung. Man darf ruhig sagen, daß das Edikt vom September 1814 einige Jahre später nicht mehr erlassen wäre. Keine Regierung hat ihren Ständen die Zügel so straff angezogen wie die nassauische. Sie sollten Beförderer, keine Gegner der fürstlichen Gewalt sein. Während der Rheinbundzeit erfolgten allerdings Reformen in ausgesprochen liberalem Sinne. Bei der Aufgabe, das Länderdurcheinander zu einem Einheitsstaate zusammenzuschweißen, war der Rationalismus Marschalls und seines Helfers Ibell so recht am Platze; denn ein konservatives Vorgehen hätte soviel wie ein Versagen bedeutet. Trotzdem trug der Partikularismus Nassaus auch auf dem Gebiete der inneren Politik eine stark dynastische Färbung. Das bewies am deutlichsten die Erklärung der sehr weit ausgedehnten Domänen als fürstliches Privateigentum, eine Maßregel, deren Zweck es war, die Stellung des Herzogs gegenüber dem Lande zu stärken, ihn von der Bewilligung einer Zivilliste unabhängig zu machen und auf alle Fälle — als ob man ein 1866 ahnte — ihm seine finanzielle Sicherheit zu gewährleisten.[3]) Es war die Reaktion

[3]) Bericht Otterstedts vom 17. Mai 1819. In Wirklichkeit war übrigens die Trennung der Domänen von den Staatsgütern nicht so scharf durchgeführt, da die Domänenkasse die Staatsschulden übernahm und so zu den Verwaltungskosten des Landes beitrug.

auf die von der französischen Revolution verbreiteten Ideen. Dem Grundsatz der Volkssouveränität setzte man das „monarchische Prinzip“ entgegen. Wieder begegnete Nassau Metternichs Bahnen, während Preußen noch lange Zeit als der Urheber aller Gärung galt.

So war Nassau in allen wichtigen politischen Fragen, welche die nächsten Jahre des Deutschen Bundes bewegten, an Österreichs Seite gestellt, mißtrauisch und feindselig gegen Preußen, zurückhaltend gegen die süddeutschen Staaten. Der oberste Gesichtspunkt seiner Politik war ein monarchisch gefärbter Partikularismus. Das eigene Interesse lieferte dem Richtsatz das nötige Fundament. Es war nicht der Geist der Kämpfer der Befreiungskriege, aber der Geist, der auf dem Diplomatenkongreß in Wien auf der ganzen Linie den Sieg gewonnen hatte. —

Indessen war mit den Souveränitätsrechten doch manche Aufgabe übernommen, die der einzelne Staat allein gar nicht lösen, die nur eine größere Gemeinschaft mit Erfolg in Angriff nehmen konnte. Dazu gehörte in erster Linie die Regelung der wirtschaftlichen Fragen. Von den weitausschauenden Plänen Steins, Hardenbergs und Humboldts war außer den Artikeln der Kongreßakte über die Flußschiffahrt nichts übrig geblieben als jener leidige Artikel 19 der Bundesakte: „Die Bundesglieder behalten sich vor, bei der ersten Zusammenkunft der Bundesversammlung in Frankfurt wegen des Handels und Verkehrs zwischen den verschiedenen Bundesstaaten sowie wegen der Schiffahrt nach Anleitung der auf dem Kongresse zu Wien angenommenen Grundsätze in Beratung zu treten.“ Aber der Bundestag ging anfangs gar nicht an eine Besprechung heran. Zu den unveräußerlichen Rechten der fürstlichen Oberhoheit gehörte auch das Zollregal, und Beschränkungen dieses Rechtes schienen wie eine Verletzung der Hoheit überhaupt. Es blieb also zunächst Sache der Einzelstaaten, Handel und Verkehr zu ordnen.

Nassau spielte trotz seines geringen Umfangs von 85,6 Quadratmeilen und seiner niedrigen Einwohnerzahl von wenig

mehr als 300 000 Seelen keine unbedeutende Rolle im deutschen Wirtschaftsleben. Ein Blick auf die wichtigsten produktiven Kräfte des Herzogtums um 1818 wird das zur Genüge dartun.[4])

Den allergrößten Teil der Bewohner nährte die Landwirtschaft. Der Rheingau und die östlichen Ämter waren freilich auf Einfuhr aus den Märkten von Bingen, Mainz und aus der Wetterau angewiesen, aber es blieb besonders aus dem fruchtbaren Lahn- und Aartal eine bedeutende Menge Weizen und Hafer zum Versand in die nördlichen Grenzlande frei. Ebendahin fanden die Westerwälder Mastochsen trotz des bald eingelegten Limburger Wochenmarkts[5]) ihren Absatz. Eine reiche Einnahme lieferte in guten Jahren der Weinbau an Rhein, Main und Lahn. Die billigeren Sorten hatten zwar starke Konkurrenz in den Mosel- und anderen Rheinweinen, aber die Hochheimer und die Rheingauweine, jene Johannisberger, Rauentaler, Rüdesheimer, Aßmannshäuser suchten in Deutschland ihresgleichen. Nur fanden sie in ihrem eigentlichen Geltungsgebiet, in Norddeutschland und Holland, einen starken Nebenbuhler in den französischen Weinen, denen die billigen Seefrachten zustatten kamen. Jede Erschwerung und Erleichterung des Transports war deshalb von allerhöchster Wichtigkeit. Unbestritten war die Herrschaft der nassauischen Mineralwasser. Ihnen wandte die Regierung, da sie zum fürstlichen Familiengut gehörten und unter der Verwaltung der Generaldomänendirektion standen, eine besondere Fürsorge zu. Der Brunnen zu Selters sandte jährlich 1½, der zu Fachingen ½ Million Krüge in die Welt.

Daneben aber gab es Ansätze zu Gewerben und manche recht entwickelte Industriezweige. Die meisten Kleingewerbe wurden freilich nur neben der Landwirtschaft betrieben, und

---

[4]) Zum Folgenden vgl. C. D. Vogels Beschreibung des Herzogtums Nassau und die allerdings unvollständigen Angaben im Staats- und Adreßhandbuch 1819 ff. Zur gerechten Beurteilung muß man natürlich die damaligen wirtschaftlichen Zustände in Deutschland überhaupt im Auge halten.

[5]) Intell.-Bl. Nr. 42 vom 19. Oktober 1822.

es mochte den biedern Handwerksmeistern so gehen wie den Schreinern im nördlichen Siegerland, die lebhaft klagten, als die oranische Landesregierung in den 80er Jahren des 18. Jahrhunderts ihnen als Meisterstück die Anfertigung eines künstlerischen Schachbrettes auftrug, weil sie meinten, man verlange von ihnen ein Werk, das nur wenige Meister in der ganzen Welt zu fertigen imstande wären. Auch bei kräftigeren Gewerben herrschte genau wie im übrigen Deutschland meist die Hausindustrie. Deshalb hatte sich ein städtisches Leben fast nirgends entwickelt. Selbst Wiesbaden zählte kaum mehr als 5000 Einwohner und verdankte die schnelle Erhöhung der Einwohnerzahl keineswegs erblühender Industrie, sondern der Heilkraft seiner Quellen und seines Klimas. Das ehedem so glänzende Limburg, die alte oranische Residenz Dillenburg waren unbedeutende Ackerstädtchen. Nur in Höchst merkte man Ansätze zu neuer Entwicklung. Sonst war die Industrie gänzlich auf dem Lande heimisch.

Die Leinenweberei beschäftigte um 1818 noch etwa 1800 Meister. Auch Woll- und Baumwollspinnerei war Hausbetrieb, der den Bewohnern des östlichen Taunus ein kärgliches Einkommen verschaffte. Dagegen hatte sich in der Woll- und Baumwollweberei, namentlich in den Ämtern Usingen, Herborn und in der Niedergrafschaft Katzenelnbogen das Fabrikenwesen neben der Hausindustrie durchgesetzt. Den Absatz nach Holland hatten die Usinger Strumpf- und Wollweber ähnlich wie die Friedrichsdorfer Manufakturen seit der Einziehung Hollands in das französische Zollsystem verloren,[6]) gewannen ihn auch nicht wieder zurück. Infolge des billigen Bezugs der guten Walkererde aus den Gruben von Breitscheid und Erdbach hielten die Herborner trotz des preußischen Wettbewerbs den Markt in den Gebieten von Münster und Osnabrück. Noch 1818 berechneten sie ihren jährlichen Absatz dorthin auf

---

[6]) Vgl. Chr. J. L. Fliedner, Beiträge zur Kulturgeschichte des Herzogtums Nassau, veröffentlicht von Meinardus in Mitteilungen 1899/1900, S. 86 ff.

40 000 fl.[7]) Aber die ganzen Webereien rangen um ihren Bestand mit der englischen Einfuhr, sie bedurften des stärksten staatlichen Schutzes.

Sonst gab es im Lande nur wenig Fabriken oder der Fabrik sich annähernde Betriebe. Verhältnismäßig größere Bedeutung hatten die Gerbereien, namentlich im nördlichen und östlichen Teile, wo man die Haubergswirtschaft noch kannte; dann die Pottaschesiedereien in den Ämtern Braubach, Nastätten und Hachenburg, die Papierfabriken, die Tabakfabriken, deren man 1812 im Herzogtum 25 zählte,[8]) und deren bedeutendste die von Horstmann in Höchst und die von Joh. Dan. Haas in Dillenburg waren. Was sonst unter dem Namen einer Fabrik ging, wie die Porzellanfabrik in Hochheim, die Farbenfabrik in Höchst, spielte damals keine Rolle.

Große Entwicklungsmöglichkeiten bot dagegen der Mineralreichtum des Landes. Zwar blieb die Förderung von Silber, Kupfer und Blei immer gering. Mehr Ertrag brachten die Schieferbrüche, die Braunkohlengruben, deren Verwertung damals erst ihren Anfang nahm, auch wohl die Marmorbrüche bei Diez. Von größter Ergiebigkeit hätte aber die Tonindustrie in den Ämtern Selters, Montabaur und einigen Orten des östlichen Westerwaldes, namentlich Breitscheid, sein können, wenn die Regierung der bedrängten Bevölkerung zu Hilfe gekommen wäre.[9]) Das geschah aber nicht. Mochte der Verfall des alten Gewerbezweiges auch durch Vernachlässigung des Künstlerischen und durch alte Arbeitsweisen mitbedingt sein, die Hauptsache war doch, daß ihm die Vorliebe für Porzellan und der Andrang der englischen Wedgewoodware den Boden

[7]) Vorstellung der Strumpffabrikanten zu Herborn an die Landesregierung betr. preußisches Zollgesetz 1818: W. I 508.

[8]) A. Merker, Steuerreform, S. 115.

[9]) Vgl. besonders: Meister, Die Tonwarenindustrie des Westerwaldes in Mitteilungen 1899/1900, S. 35 ff.; L. Beck, Die Familie Remy und die Industrie am Mittelrhein I, in Annalen 35 (1905), S. 1 ff.; G. Schneider, Die Tonindustrie des Westerwaldes. Dann auch Johann Plenge, Westerwälder Hausierer und Landgänger. Diss. Leipzig 1898, S. 107 ff.

streitig machte. Dabei kümmerten sich die Kannebäcker selbst wenig um den Handel, waren zu ungeschickt, um sich auf die neue Zeit einzustellen. Ihre Steinwaren wanderten meist als „Kölner Ware“ in die Welt hinaus, und im benachbarten Preußischen vertrieb sie als Hausierer der sogenannte Mäckes.[10]) Ein großer Teil der Kannebäcker wandte sich damals der Krugfabrikation, der bei dem ständigen Bedarf der herzoglichen Brunnenverwaltung wenigstens der innere Markt gesichert war, und der weniger Zeit und Geschick erfordernden Pfeifenbäckerei zu. Aber auch diese stand und fiel mit der Erhaltung ihres Absatzgebietes, und das war in der Hauptsache Holland und die westlichen preußischen Provinzen.

Der beste Schatz der nassauischen Erde war der Rot- und Brauneisenstein, zu dessen Bearbeitung die Bäche ihr Wasser und die reichen Wälder des Herzogtums und seiner Umgebung ihr Holz darboten.[11]) Um 1818 waren etwa 127 — der Staatskalender 1820 sagt sogar 181 — Eisensteingruben an der Lahn und an der Dill im Betrieb. Ein Teil der geförderten Erze wurde in den 16 Hochöfen zu Roh- und Gußeisen verarbeitet, davon wieder ein Teil auf den mit den Hütten verbundenen oder selbständigen Hammerwerken in Stab- und Schmiedeeisen umgewandelt. Zur Verfeinerung bestanden nur wenige Zainhämmer, Drahtzüge, Eisenschneidereien, ein Eisenblechwalzwerk, in Hachenburg zudem eine Kratzen- und eine Panzerfabrik. Ein Teil der Erze, des Roh- und Schmiedeeisens nahm also den Weg ins „Ausland“. Erze gab man an die Wittgensteiner und an die niederrheinischen Hütten ab. Roheisen ging, zumal aus

---

[10]) Vgl. die lebendige Schilderung von Jos. Trapp, Der Siegerländer Mäckes in Siegerland, Blätter des Vereins für Heimatkunde und Heimatschutz, Siegen 1911 ff., II, 2, S. 62 ff. und II, 3, S. 107 ff., auch Joh. Plenge a. a. O., S. 65 und 98 ff. (Plenge braucht fälschlich die Mehrzahl Meckeser als Einzahl.)

[11]) Vgl. besonders L. Beck, Beiträge zur Geschichte der Eisenindustrie in Nassau, Annalen 33 (1903/04), S. 210 ff.; denselben, Die Familie Remy und die Industrie am Mittelrhein II, Annalen 35 (1905), S. 53 ff. und die Dissertationen von Gerlach und Bangert.

den alten Mariotschen, der Nieverner, Ahler und Hohenrheiner Hütte, moselaufwärts zu den Hämmern am holzreichen Hunsrück und gar bis Lothringen. Aus der Dillenburger Gegend bezogen die Siegerländer, z. T. auch Olpesche Hämmer Material. Schmied- und Stabeisen suchte außer in Nassau seinen Markt im Kurhessischen, der Wetterau und in Süddeutschland, besonders in Mainz und auf der Messe zu Frankfurt. Die Hämmer an der Dill lieferten in die westfälische Mark. In dem umliegenden preußischen, ehemals nassauischen Gebiete verkauften die Draht-, Kratzen- u. s. w. Fabriken ihre Waren. Eine Eingabe der Gebrüder L o s s e n an das Staatsministerium aus dem Jahre 1822[12]) berechnet die damalige Gesamtproduktion der nassauischen Hütten bei mäßigem Betrieb auf etwa 80 000 Zentner Roheisen in Masseln und 30 000 Zentner Gußwaren. Davon verarbeiteten die Hämmer in Nassau höchstens 22 500 Zentner Roheisen zu etwa 18 000 Zentner Stabeisen, von denen das Inland höchstens 7000 Zentner, an Gußwaren etwa 10 000 verbrauche. Ins Ausland wurden also abgesetzt 57 500 Zentner Masseleisen, 20 000 Zentner Gußeisen und 11 000 Zentner Stabeisen. Wenn dabei, entsprechend der Absicht der Eingabe, der Verbrauch in Nassau selbst vielleicht zu niedrig angeschlagen ist, so erhellt daraus doch nicht nur die Wichtigkeit dieser Eisenindustrie für Deutschland, sondern auch die Wichtigkeit der Erhaltung eines freien deutschen Marktes für die nassauischen Hütten und Hämmer. Mehr als 8000 Arbeiter, also 2⅔ % der ganzen Bevölkerung des Landes, waren in den 20er Jahren im Berg- und Hüttenbetrieb unmittelbar beschäftigt. Einem stärkeren Ausbau der einheimischen Eisenwerke stand die Schwierigkeit des Holzkohlenbezugs entgegen. Das reiche Waldgebiet Nassaus genügte nicht, wenn man nicht Raubbau treiben wollte. Die Dillenburger Werke brauchten die Zufuhr aus dem hessischen Hinterland und dem Kreise Wittgenstein, die an der unteren Lahn kamen ohne das Holz aus den Wäldern an der Mosel nicht aus. Man war für die eigene Pro-

---

[12]) Camberg, den 20. August 1822: W III 3.

duktion auf die Lieferungen der Nachbarstaaten, in erster Linie Preußens, angewiesen.

Die Täler der Dill und Lahn mit den Gluten ihrer Hütten, dem Pochen ihrer Hämmer gehörten zu den gewerbtätigsten, die Hänge des Rheingaus mit den rankenden Reben zu den fruchtbarsten Strichen Deutschlands. Dazu kam die günstige Verkehrslage des Herzogtums. Dem größeren Teile des Landes stand der Wassertransport auf Rhein, Main und Lahn zur Verfügung. Die nördlichen Ämter durchschnitt die Köln—Leipziger Straße; der Lahn folgte, freilich immer wieder zu den Orten im Gebirge abbiegend, die Chaussee von Wetzlar nach Koblenz, durch den Süden führte eine der belebtesten Handelsstraßen von Frankfurt nach Mainz. In nord-südlicher Richtung waren vor allem wichtig die alte Verbindung von Köln nach Frankfurt, die sogenannte „Hohe Straße“, und die aus der Mark und dem Bergischen über Siegen, Dillenburg nach der Mainstadt. Bei der nahen Lage der drei Handelsplätze Köln, Mainz und Frankfurt zog das Land viel Nutzen aus dem Durchgangsverkehr, und eine weitsichtige Verkehrspolitik konnte diesen Nutzen gewaltig steigern. Denn es war allerdings im Straßenbau in dem aus so viel Gebietsteilen zusammengewürfelten Lande unendlich viel zu tun.

Die Nähe jener Handelsstädte hatte freilich auch einen Nachteil für das Herzogtum: der größere Handel war vollkommen in deren Händen,[13]) nur ein Kleinhandel gedieh in Nassau. Spediteure fanden sich deshalb eigentlich nur in Höchst und, seitdem das Umfahren des Mainzer Stapels zu Lande in Übung war, auch in Biebrich und Hochheim. Sonst standen die Rheinschiffahrtsverhältnisse größeren Unternehmungen in den Rheinorten entgegen. Trotzdem war ein zahlreicher Schifferstand vorhanden. Geradezu gewaltig aber häufte sich die Zahl der Brauer und Wirte in den Hafen- und Straßenorten.

[13]) Schwemer, Geschichte der Freien Stadt Frankfurt, II, S. 103 ff.

Auf dem Bilde des nassauischen Wirtschaftslebens fehlten die trüben Schatten nicht. Die Folgen der Kriegsjahre, die Prohibitivzölle der größeren europäischen Staaten, vor allem Hollands, die Überschwemmung der schutzlosen deutschen Länder mit englischen Waren nach Aufhebung der Kontinentalsperre übten eine lähmende, hier und da fast zerstörende Wirkung aus. Daran änderte auch nichts, daß die Eisenindustrie erst später, die Landwirtschaft erst seit der Ernte von 1819 betroffen wurde. Hier war eine Aufgabe gestellt, welche die Bundesakte kaum angedeutet, geschweige denn gelöst hatte. Der Überblick über die Wirtschaftslage zeigt klar, daß die nassauischen Gewerbe den Anschluß an ein größeres Wirtschaftsgebiet, namentlich an Preußen, suchen mußten. Dieses Verlangen trat aber in scharfen Widerspruch zu der partikularistischen Richtung der allgemeinen Politik, die ihre schärfste Spitze gerade gegen Preußen richtete. Es war die Frage, ob die Regierung den wirtschaftlichen Notwendigkeiten eine gewisse Selbständigkeit zubilligen oder ob sie sie zu gunsten ihrer allgemeinen Politik vergewaltigen würde. Brennend wurde die Frage erst mit der Durchführung des preußischen Zollgesetzes, die leitenden Gesichtspunkte der nassauischen Handelspolitik zeichneten sich indessen schon vorher deutlich genug ab. —

Die Angelegenheiten des Handels und Verkehrs unterstanden, soweit sie nicht in den Bereich der äußeren Politik fielen, der Zentralbehörde für die innere Verwaltung, der Landesregierung, deren Präsident, Karl Ibell, unstreitig der tüchtigste Kopf des nassauischen Beamtentums war.[14]) Während seiner Tätigkeit genoß die Landesregierung noch eine gewisse Selbständigkeit, nach seinem Rücktritt im Jahre 1819 wurde sie immer mehr nur das ausführende Organ des Staatsministeriums, dem nicht nur die Regelung der auswärtigen Beziehungen, sondern auch die Oberaufsicht über die ganze Verwaltung des Landes vorbehalten, und das den Fachbehörden übergeordnet war. Diese Organisation hatte der „dirigierende

---

[14]) Vgl. die Biographie Spielmanns und Sauer, S. 151 ff.

Staatsminister", der Freiherr Ernst Franz Ludwig Marschall von Bieberstein, ganz auf seine Persönlichkeit zugeschnitten.[15]) Weil er sich selbst restlos für die ihm zu teil gewordene Aufgabe einsetzte, verlangte er vollste Freiheit für sein Schalten. Es war ihm Bedürfnis, selbstherrlich zu entscheiden, Widerspruch vermochte er nur schwer zu ertragen. Jeden sachlichen Angriff nahm er persönlich, darin das genaue Gegenteil von Ibell, der dazu neigte, sein Amt aufzugeben, wenn er glaubte, seine Person schade der Sache. Man darf wohl sagen, daß Marschall die Erhaltung der herzoglichen Souveränität nicht zuletzt deshalb in den Mittelpunkt seiner Politik stellte, weil er seinem eigenen Herrschbedürfnis damit diente. Denn der junge Herzog Wilhelm stand vollständig unter dem Einfluß seines Ministers, auch wenn er manchmal eigene Wege ging. Durch eine unermüdliche Tätigkeit suchte Marschall sich seiner Stellung würdig zu erweisen. Seit 1791 lieh er seine Kräfte der walramischen Dynastie. Neben dem ideenreichen, aber verworrenen Gagern wußte sich der energische, verstandesklare Mann rasch durchzusetzen. Im Jahre 1811 übernahm er die alleinige Leitung des Staatsministeriums. An allen Gesetzen der letzten 25 Jahre hatte er Anteil genommen, so daß Weitzel später mit Recht sagen durfte, man könne sich Nassau ohne Marschall und Marschall ohne Nassau nicht mehr denken. Die Fortschritte, welche die Verwaltung des Landes unter seiner Leitung und Ibells tätigster Mithilfe machte, ließen sich mit Händen greifen.

In seiner Jugend hatte Marschall für die Ideen der französischen Revolution geschwärmt, und auch später verleugnete er trotz seiner äußerlich konservativen Grundsätze diese Schule

---

[15]) Eine Würdigung des Ministers fehlt, die Allgemeine Deutsche Biographie übergeht ihn. Es ist zu vergleichen Sauer, der im Anhang auch die äußeren Lebensdaten zusammengestellt hat, Weitzels Nachruf, der aber absichtlich nur die guten Seiten hervorhebt, und die kurze Charakteristik von Petersdorff, Motz, II, S. 158 f. Manche Ansätze einer Beurteilung enthalten die Berichte des preußischen Gesandten am Darmstädter und Biebricher Hofe v. Otterstedt.

nie. Er war und blieb Rationalist. Die grimmige Abneigung, mit der der Freiherr vom Stein den „kleinen dicken Mann mit dem Katzenblick"[16]) verfolgte, beruhte nicht zuletzt auf dem Gegensatz einer historischen und rationalen Staatsauffassung. „Die jetzigen Machthaber im Herzogtum," so schalt der Reichsfreiherr, „haben ihre Regierungsmaximen aus dem Moniteur geschöpft, ihnen ist Verfassung, Herkommen, urkundliche Rechte, Geschichte leerer Tand und Seifenblase."[17]) Tatsächlich erschien dem Rationalisten der Staat immer als der Tummelplatz seiner Vernunft, Konsequenz in der Politik als der Weisheit höchster Schluß. Der Weg zu der ideenarmen Grundsatzpolitik Metternichs war von da leicht zu finden. Mit dem Rationalismus verband sich eine gewisse Skrupellosigkeit. Otterstedt, der den Minister genau kannte, nannte ihn geradezu gemütlos. Menschen waren ihm nur Mittel für seine Zwecke. Deshalb betrachtete er sie alle mit einem machiavellistischen Mißtrauen; der edlen Gesinnung eines Ibell ist er nie gerecht geworden.

Seine Berechnungen störte allerdings oft eine ungebändigte Leidenschaft. Er wußte wie kein anderer zu hassen. Andererseits war alles, was der nie ermüdende Mann tat, noch beflügelt durch sein Temperament. Hatten darauf noch die beiden alten Fürsten mäßigend eingewirkt, so war ihm in der leicht entzündbaren Natur des Herzogs Wilhelm keine Schranke mehr gesetzt. Immer blieb er radikal, keinem Kampf ging er aus dem Wege. Es bleibt höchst bedauerlich, daß die Kraft dieses Mannes in der Tätigkeit eines Kleinstaates vergeudet wurde, dessen Dienst bei der durch die Verfassung des Deutschen Bundes bewirkten Ausschaltung des Machtfaktors jenen Charakter auf die Dauer entsittlichen mußte. In einem Staate mit großen Aufgaben und großer Verantwortung hätte Marschall im begrenzteren Wirkungskreis trotz seiner Fehler Hervorragendes leisten können. —

[16]) Pertz, Stein, V, S. 112.

[17]) Stein an die Fürstin von Anhalt-Schaumburg d. 6. Juli 1816 bei Pertz, V, S. 72.

In welchem Sinne der Minister die wirtschaftlichen Fragen anfassen würde, davon geben schon Reformen der Rheinbundzeit eine Andeutung: die Aufhebung der Leibeigenschaft, die Regelung der freien Benutzung des Grundeigentums, die Ablösung der Zehnten u. a., Aufhebung der Fronden. Die liberale Richtung, die allerdings, wie die Domänenregelung beweist, bezeichnenderweise zu gunsten der souveränen Stellung des Herzogs eine Ausnahme erfuhr, wurde offenbar mit der Finanzordnung. Die Edikte vom 10./14. Februar 1809 und 1./3. Dezember 1812 setzten an Stelle aller ehemaligen direkten Abgaben eine nach dem Vorschlag des damaligen badischen Hofrichters von Marschall, des Bruders des Nassauers, eingerichtete Grund- und Gewerbesteuer, die von allen Untertanen ohne Unterschied erhoben wurde und einer Besteuerung des reinen Einkommens möglichst nahe kommen sollte.[18]) Das Edikt vom 9./11. Dezember 1915 hob nun auch die meisten indirekten Abgaben auf oder wies sie den Gemeinden zu. Der Generalsteuerdirektion blieben im wesentlichen nur die Stempelabgabe, die Konfirmationsgebühr (eine Steuer auf Kaufverträge und Erbschaften), die Salzregie, die Wege-, Brücken-, Krahnengelder und die Steuern vom Post- und Münzregal.[19])

Unter den aufgehobenen Abgaben befanden sich auch die Zölle mit Ausnahme des Rheinoktrois bei Kaub und des zu den Domäneneinkünften gezählten Wasserzolls zu Höchst. Eine Ordnung des verwickelten Zollwesens hatte Marschall schon 1808 beschlossen, 1810 legte der Regierungsrat von Mülmann einen Plan vor, der die Binnenzölle beseitigte und ein Grenzzollsystem vorschlug. Indessen fand erst ein neuer Entwurf Mülmanns vom 25. November 1815 die Billigung des

---

[18]) Siehe Merker, Steuerreform in Annalen 37 (1907), S. 72 ff.; vgl. Spielmann, Geschichte Nassaus, I, S. 258, III, S. 266. Menzel, III, S. 696, Anm. 4; Sammlung der Gesetze, I, S. 228 ff. und das Edikt vom 1./2. September 1814: Spielmann III, S. 306 ff.

[19]) Ver. Bl. 1815, S. 153 ff. und Sammlung I, S. 228 ff.

Ministers.[20]) Trotzdem brachte das Edikt vom 9./11. Dezember keine Grenzzölle, sondern nur den Vorbehalt der Regenten, „unter verfassungsmäßiger Mitwirkung Unserer Landstände angemessene Zollabgaben an Grenzorten des Landes in der Folge anzuordnen, wenn bestehende Einrichtungen und Anordnungen benachbarter Regierungen oder andere Umstände solches notwendig machen sollten", einen Vorbehalt, der vielleicht durch den Versuch Bülows, in den Rheinlanden 1814 ein Grenzzollsystem einzurichten, hervorgerufen war.[21]) Bestehen blieb nur das Verbot der Einfuhr gewisser fremder Weine in den Rheingau, nach Hochheim und Schierstein, weil man im Interesse des guten Rufs dieser Orte die Möglichkeit von Fälschungen und Vermischungen nicht zulassen wollte.[22]) So war Nassau der erste und einzige Bundesstaat, der mit den Theorien von Adam Smith und J. B. Say radikalen Ernst machte. Da keins der deutschen Nachbarländer ein ausgesprochenes Grenzzollsystem kannte, war es allerdings ein gewaltiger Fortschritt, daß Nassau die ganz unwirtschaftlichen Passierzölle abschaffte. Es war damit den an ihren alten sporadischen Zollstätten klebenden Nachbarstaaten weit voraus. Freilich wäre es eine notwendige Ergänzung gewesen, wenn es nunmehr den Schutz des eigenen Gewerbefleißes in einem größeren Handels- und Zollverbande gesucht hätte.

Aber schon auf dem Wiener Kongresse zeigte sich, daß man nicht gewillt war, auch in handelspolitischer Beziehung irgendwelche Rechte abzutreten. Bei der Beratung der Rheinschiffahrtsfragen hatten sich Baden und Nassau am eifrigsten gegen den Dalbergschen Vorschlag einer gemeinsamen Verwaltung ge-

---

[20]) Siehe Merker, Steuerreform, S. 101. Nur den Tarif, der äußerst niedrig angesetzt war, wünschte der Minister erst in einer Sitzung des Staatsrats festzustellen. Randbemerkung Marschalls zu Mülmanns Entwurf: W. 2432.

[21]) S. Gothein, Rheinschiffahrt, S. 65 u. 81 f. Es blieb übrigens bei dem Versuch.

[22]) Edikte vom 16. Okt. 1811 und 30. Nov. 1836 in Sammlung I, S. 180 ff. und IV, S. 365.

sträubt, und Marschall ausdrücklich verkündigt: „Keine Regierung wird geneigt sein, sich einer Autorität zu unterwerfen, die ihr zum großen Teile fremd ist, indem sie so die wesentlichsten Rechte opfert.“ [23]) Die Regelung der Lahnschiffahrt beanspruchte Nassau ausdrücklich für sich, da der Fluß auf seiner schiffbaren Strecke von Weilburg bis Lahnstein lediglich nassauischer Souveränität unterstände.[24]) Also galt auch in den wirtschaftlichen Fragen genau wie in den politischen der Partikularismus als Marschalls Grundsatz. Nun rückt auch das freihändlerische Bestreben in eine hellere Beleuchtung. Zwischen Freihandel und Partikularismus besteht ein innerer Zusammenhang. Jede liberale Wirtschaftspolitik ist individualistisch und kosmopolitisch zugleich, sie schlägt die Bedeutung des nationalen Staates zu gering an. Darin fand sich der deutsche Kleinstaat mit ihr zusammen. Für ihn bildeten die freihändlerischen Grundsätze erst die Vorbedingung einer selbständigen Handelspolitik. Denn die Idee des Schutzes der nassauischen Produktion mußte in ihrem Ende zu handelspolitischer Vereinigung mit anderen Staaten führen. Freilich war man sich in Nassau noch keineswegs dieser Zusammenhänge bewußt. Das geschah erst, als durch den Wiener Maivertrag von 1820 die Möglichkeit eines Zollvereins nahe rückte. Vorläufig liefen die partikularistischen Absichten und die freihändlerische Theorie neben einander her, und man huldigte der letzteren um so mehr, je störender man die Wirkungen der langen Kriege und der Festlandsperre empfunden hatte.

Innerhalb dieser durch die freihändlerischen Ziele und den Partikularismus gezogenen Grenzen geschah freilich durch den aufgeklärten Ibell das Mögliche. Durch Ausstellungen mit Prämienverteilung, Errichtung einer landwirtschaftlichen Schule zu Idstein sowie durch Einführung einer Hagelversicherungsgesellschaft, nicht zuletzt durch Aufhebung des Neubruchzehnten für die Umwandlung von Ödland in Kultur-

---

[23]) Gothein, Rheinschiffahrt, S. 71, Klüber, Akten III, S. 87 ff.
[24]) Gothein, S. 67; Klüber, Akten III, S. 224 ff.

land und durch Teilung der Almenden suchte der Präsident die Kräfte der Landwirtschaft zu entfesseln. Die Bewirtschaftung der Forsten erfuhr eine den Gemeindekassen sehr zuträgliche Neuordnung in dem Edikt vom 9. November 1816.[25]) In demselben Jahre verfügte die Landesregierung den Wegfall des Zehnten für alle neu zu konzessionierenden Bergwerke als Aufmunterung zu neuen Mutungen.[26]) Während selbst Preußen den benachbarten Siegerländern die alten Hütten- und Zunftordnungen im wesentlichen belassen mußte, hob Ibell am 3. April 1816 nicht nur alle Ausfuhrverbote auf Braunkohlen und Eisenstein auf, „um auch in dieser Hinsicht den Einwohnern des Herzogtums eine völlig freie Benutzung ihres Eigentums zu gestatten und ihnen den Weg zu eröffnen, dasselbe im höchsten Preis abzusetzen", sondern beseitigte zugleich auch jegliche auf die Repartition der Eisensteinförderung unter die bestehenden Hüttenwerke gegründete Betriebsbeschränkungen.[27]) Die dadurch geweckte Unternehmungslust führte 1817 und 1818 zur Erbauung der Burger und der Sinner Eisenhütte.[28]) Weit wichtiger war noch, daß man sich entschloß, die landesherrlichen Hütten an Private zu verpachten, eine Maßregel, die ganz den liberalen Forderungen entsprach, und die in der Tat hier und da von Vorteil wurde, da sie in das kaufmännisch so verfahrene Domanialhüttenwesen Besserung hineinbrachte. Nach all diesen vorbereitenden Maßnahmen verkündete schließlich das Edikt vom 15. Mai 1819 im Einvernehmen mit dem Landtag die Aufhebung der Zünfte und völlige Gewerbefreiheit.[29])

Diesen Maßregeln Ibells entsprach die Sorge Marschalls um die Wahrung der nassauischen Handelsinteressen. Bei den

---

[25]) Sammlung III, S. 117 ff., 352 ff. Vorträge Marschalls vor den Ständen am 4. März 1818 u. 20. Febr. 1819, u. a. in Ver Bl. 1818, S. 34 ff. und 1819, S. 48 ff. Vgl. Spielmann, Geschichte von Nassau I, S. 286 ff. und Kolb, Herzog Wilhelm, S. 24 ff. 37.

[26]) Verfügung vom 25. Mai 1816: Sammlung II, S. 105.

[27]) Sammlung II, S. 105. Vgl. Kruse, Siegerland, S. 85 ff.

[28]) Gerlach, S. 63.

[29]) Sammlung III, S. 117 ff.

Verhandlungen mit Preußen über den Austausch der wiedisch-saynischen Lande gegen die oranischen hatte Marschall die Abtretung des Ehrenbreitsteiner und Vallendarer Uferstrichs erst dann zugestanden, als Preußen im Artikel 6 des Vertrages versprach, im Interesse des nassauischen Handels der Einfuhr vom Rheine und der Ausfuhr zum Rheine auf den durch Ehrenbreitstein und Vallendar führenden Straßen kein Hindernis und keine Belästigung zu bereiten. Nassau hatte damit seinen Kannebäckern die kürzeste Absatzmöglichkeit für ihre Waren gesichert. Den preußischen Zollbehörden und selbst Motz war die Freiheit dieser Straßen noch oft ein Stein des Anstoßes.[30])

Auch für die Hebung des Verkehrswesens beseelte die Regierung ein löblicher Eifer.[31]) 1808 war, anfangs unter Ibell und Mülmann, eine besondere Wege- und Uferbaudirektion eingerichtet worden. Eine Denkmünze von 1810[32]) feierte die Schiffbarmachung der Lahn bis Weilburg, das Jahr 1813 sah die Vollendung der schnurgeraden Straße von Wiesbaden nach Frankfurt, seit 1818 führte eine brauchbare Chaussee nach Rüdesheim durch den Rheingau, die Straße von Königsstein nach Höchst war ihrer Vollendung nahe, nicht zu gedenken der vielen Ausbesserungen, mit denen man der Bevölkerung im Notjahre 1816/17 Verdienst zu geben suchte. Da Nassau das niedrigste Chausseegeld unter den süddeutschen Staaten erhob,[33]) war der Verkehr auf den Straßen ziemlich lebhaft. Leider änderte sich das günstige Bild rasch. Von allen Fronen waren nur die Chausseefronen beibehalten worden, so daß billige

---

[30]) Vgl. Menzel III, 855; Kruse, S. 36 f. und das Schreiben des Geh. Rats Hoffmann an das preußische Ministerium d. a. A. vom 26. November 1828: B. II 6.

[31]) Vgl. den Vortrag Marschalls vor den Ständen vom 20. Febr. 1819 in Prot. Herrenbank 1819, auch Ver. Bl. 1819, S. 48 ff. und Rhein. Bl. 34 vom 25. Februar 1819; ferner C. Spielmann, Geschichte Nassaus I, S. 259 f. und „Die Wiesbadener Landstraßen im 18. und 19. Jahrhundert" in Annalen 30 (1899), S. 109 ff.

[32]) Abgebildet bei Jul. Isenbeck, Das nass. Münzwesen, III. Periode in Annalen 21 (1889), S. 107 ff.

[33]) Die Tarifordnung vom 20. Okt. 1810 in Sammlung I, S. 200 ff.

Arbeitskräfte zur Verfügung standen. Die Landstände setzten aber gleich die Ablösung der Frondienste für die Unterhaltung der Landstraßen durch, erst von Jahr zu Jahr, später für immer.[34]) Damit wurde der Straßenbau verteuert. Durch ihre Domänenpolitik aber, namentlich durch den zwar fiskalischen, aber törichten Anspruch auf Zahlung einer jährlichen Summe von 140 000 fl von der Landes- an die Domänenkasse als Entschädigung für aufgehobene Renten verbaute sich die Regierung selbst den Weg zu größeren Aufwendungen aus Staatsmitteln. Mehrmals strichen oder minderten die Stände angeforderte Summen. Obwohl Marschall der Meinung blieb, daß sich kein Aufwand für ein Land mehr rentiere als der auf Straßen,[35]) wagte er schließlich, um den unseligen Streit nicht aufs neue zu entfachen, gar nicht mehr, bedeutende Posten für den Wegebau in den Haushalt einzustellen.

In ihren freihändlerischen Absichten fand die Regierung dagegen die vollste Unterstützung bei den Kammern und in den seit Mitte 1816 in Wiesbaden unter der Redaktion von Johannes Weitzel[36]) erscheinenden Rheinischen Blättern. In der öffentlichen Meinung spielte nicht nur die Smithsche Theorie eine Rolle, man hatte auch aus den praktischen Erfahrungen mit den französischen Douaniers den lebhaftesten Widerwillen gegen ein Zollwesen gefaßt. Da man aus den Wahlkapitulationen der deutschen Kaiser wußte, daß einer Vermehrung der Zollstellen entgegengearbeitet war, bekämpfte man jede Grenzzolleinrichtung schlechthin als undeutsch. Weitzel wurde nicht müde, mit allen Mitteln, mit Belehrung und Spott, dem Freihandelsgedanken Eingang zu verschaffen. Und wie die Stände gesonnen waren, das zeigte sich im Frühjahr 1818, als die

---

[34]) Edikt vom 8. April 1826: Sammlung IV, S. 303.

[35]) Vortrag Marschalls 1817 in Ver. Bl. 1817, S. 23 ff. und Rhein. Bl., Beilage zu Nr. 41 vom 13. März 1817.

[36]) Vgl. über ihn jetzt G. Zedler in Annalen 30 (1899), S. 142 ff. und über seine nationalökonomischen Ansichten das Urteil Fr. Lists im Vorwort zur 1. Auflage seines Nationalen Systems der politischen Ökonomie in der Ausgabe von Eheberg, S. XXIX.

Wollentuchfabrikanten der ehemaligen Niedergrafschaft Katzenelnbogen um ein Einfuhrverbot für geringwertige Tücher einkamen. Man ging darüber zur Tagesordnung über, weil ein solches Verbot lediglich eine Besteuerung der Konsumenten zu gunsten weniger Fabrikanten sei. Vermöchten letztere bei freiem Handel nicht zu konkurrieren, so wären entweder ihre Gewerbeanlagen unvollkommen oder die Hindernisse lägen an der Natur des Landes und der Lage der Bewohner. „Im ersteren Fall würde durch eine Begünstigung die Ausbildung und Vervollkommnung der Fabrikation nur zurückgehalten werden, und der letztere Fall würde die deutliche Lehre geben, daß dieser Nahrungszweig für die Bewohner der Gegend nachteilig ist, und daß sie sich auf eine andere Erwerbsquelle legen müssen."[37]) Genau so dachten die regierenden Männer. Den neuen nationalökonomischen Anschauungen getreu verwarfen sie die alte merkantilistische Lehre von der Handelsbilanz, sahen vielmehr in dem Überwiegen der fremden Einfuhr einen Gewinn, weil der Konsument auf diese Weise billigere Ware bekäme, als wenn er sie im Inlande kaufen müsse. Mit der freihändlerischen Richtung trafen sich Reste physiokratischer Anschauung. Aus der Tatsache, daß der größte Teil der Bewohner des Herzogtums seine Nahrung in der „Naturproduktion", d. h. in Landwirtschaft und Bergbau fand, wurde ein Glaubenssatz, daß es auch nicht anders sein dürfe. Alles „Fabrikenwesen", zu dem in diesem Betracht alle Rohprodukte verarbeitende Gewerbe gehörten, nur mit dem Unterschied, daß die Verarbeiter einheimischer Erzeugnisse ein klein wenig mehr Gnade fanden, erschien sowohl Ibell als Marschall als Unnatur und als wert, zugrunde zu gehen, wenn es ohne Staatshilfe nicht vorwärts kam. „Jeder Gewerbszweig," verkündete Weitzel, „der sich nur durch Prämien oder durch prohibitive Maßregeln, welche die Konkurrenz vermindern, erhalten kann, ist eine Schmarotzerpflanze, die man auf Kosten nützlicher Ge-

---

[37]) Prot. Dep. vom 15. April 1818; vgl. Rhein. Bl. 1818, Nr. **96**.

wächse nährt." [38]) In diesem kaltherzigen Liberalismus waren also Regierung und öffentliche Meinung vollkommen einig. Man vermied zwar durch den Freihandel noch eine Weile das Aufeinanderplatzen der wirtschaftlichen Interessen und der politischen Grundsätze, aber auch jetzt schon auf Kosten der schutzbedürftigen Gewerbe. —

Die Wirtschaftsfragen blieben in jenen Jahren mehr im Hintergrund gegenüber denen der „höheren" Politik: der Verwaltungsorganisation, der Errichtung der Landstände, der Opposition Steins und des Adels, dem Domänenstreit u. a. Indessen sorgte die Natur dafür, daß man sich nicht ganz vergaß. Die Mißernte des Jahres 1816 schien zwar für das Herzogtum anfangs von Vorteil zu sein. Die Preise des Getreides zogen stark an, und für den Landwirt herrschte goldene Zeit. Marschall meinte 1818 in seinem Vortrag an die Landstände: [39]) „Das durch langwierige Kriege in vielen Teilen des Landes sehr verminderte, zum Ackerbau notwendige Kapital ist dadurch wiederhergestellt, vergrößert und verbessert worden." Auf der andern Seite waren aber doch die Preise derartig, daß die ärmere Bevölkerung kaum noch imstande war, sich die notwendigsten Lebensmittel zu verschaffen. Privathilfe, die der Herzog, die Armenkommissionen und Frauenvereine im reichsten Maße gewährten, genügten nicht mehr. Durch die Getreidesperre der Nachbarstaaten wurde die Lage nur verschlechtert. Auf dem Markte zu Diez, dem schließlich noch einzig freien Getreidemarkt Mitteldeutschlands, feierte der Wucher Orgien. Das Malter Weizen kostete dort Anfang März 1816: 14 fl 50 kr, Mitte August: 22 fl 50 kr, Mitte März 1817: 38 fl 20 kr, am 9. Mai: 50 fl 40 kr, das Malter Korn zu denselben Zeiten: 10 fl 50 kr, 18 fl, 26 fl 40 kr und 38 fl 50 kr. Das bedeutete also für Weizen und Korn gegen

---

[38]) Rhein. Bl. 1816, Nr. 46 ff.; vgl. die nicht ganz klaren Auslassungen Treitschkes über Marschalls Ansichten: Pr. Jahrb. 30, S. 482 f. und Geschichte III, S. 304.

[39]) Siehe S. 27, Anm. 25.

den normalen Preis eine Steigerung von etwa 350 %; Hafer stieg um 375 %, Gerste gar von 4 fl auf 34 fl 50 kr, also mehr als 850 %.[40]) Natürlich standen die Freihändler der so geschaffenen Lage ratlos gegenüber. Anfangs hatte Weitzel noch den tiefen Sinn der freien Konkurrenz gepriesen, durch die ganz von selbst in Teuerungsjahren durch Anziehen der Preise eine Verbrauchseinschränkung stattfände, später wagte er das doch nicht mehr. Um so mehr wüteten die Rheinischen Blätter, mit Scheuklappen angetan, gegen jede staatliche Regelung und Freiheitsbeschränkung. Als aber im Frühjahr 1817 die Witterung eine abermalige Mißernte befürchten ließ, als auch das Großherzogtum Hessen Ende April 1817 die Wetterau und das rheinische Gebiet sperrte, da mußte Nassau von oben her ordnen. Die Maßregeln waren radikal. Da eine einfache Sperre keine Sicherung gegen den Wucher bot, auch wegen der Aufhebung der Zollstätten kaum durchgeführt werden konnte, entschloß sich die Regierung im Mai 1817, das vorhandene Getreide zu beschlagnahmen, den Bestand und den Bedarf festzustellen. Der Verkauf des beschlagnahmten Getreides blieb nur an Inländer gestattet, und nur gegen Bezugsscheine, welche die Orts- oder Amtsbehörden auf geringe, zum eigenen Bedarf des Käufers nötige Mengen ausschrieben. Damit war dem Ankauf im Großen und dem Wucher vorgebeugt. Man setzte außerdem Höchstpreise auf Brot und Mehl. Nach 2½ Monaten konnten die Beschränkungen wieder aufgehoben werden, da eine gute Ernte den Menschen freundlich entgegenkam.[41])

Das Notjahr hatte auch in der Bundesversammlung die ersten Verhandlungen über eine teilweise Ausführung des Artikels 19 der Bundesakte gebracht. Der württembergische

---

[40]) Nach den im Intelligenzblatt wöchentlich vröffentlichten Marktpreisen.

[41]) Bericht der Landesregierung vom 5. April 1817 im Intell.-Bl. Nr. 15 vom 12. April 1817; Auszug Berichts der zur Abwendung eines befürchteten Brotmangels und übermäßigen Getreideteuerung angeordneten außerordentlichen Regierungskommission in Ver. Bl. 1817, S. 159 ff.; Verfügung des Staatsminist. 30. Juli 1817 in Ver. Bl. 1817, S. 157.

Antrag auf Freiheit des Verkehrs mit den notwendigen Lebensmitteln blieb zwar weniger wegen Bayerns Antrag auf Einbeziehung von ganz Mitteleuropa als wegen des Widerstandes von Kaiser Franz ohne Erfolg, aber er war doch ein Anzeichen dafür, daß die kleinen Staaten am eigenen Leibe verspürt hatten, daß sie auch in Wirtschaftsfragen allein nichts auszurichten vermochten. Am 30. Juni 1817, in der 39. Sitzung nahm Nassau die Gelegenheit wahr, seinen Standpunkt zu dem württembergischen Antrage zu vertreten. Es schob alle Schuld für die Not auf die Handelsbeschränkungen der Nachbarstaaten. Sie nähmen dem Konsumenten die Möglichkeit, seinen Bedarf da einzukaufen, wo er ihn am billigsten fände. Andererseits bewirke die künstliche Niederhaltung der Preise nur eine größere Konsumtion, mindere aber die Produktionsfreudigkeit. Statt den Handel in Zeiten der Teurung aufzumuntern, störe man ihn durch Regelung von oben. Die Erfahrungen, die man in Nassau gemacht habe, lieferten den Beweis, „daß auch ohne Vorkehrungen, welche die freie Zirkulation des Getreides zwischen den deutschen Bundesstaaten hemmen oder erschweren und immer mit Eingriffen in das Privateigentum des Produzenten und Grundeigentümers verbunden sind, sich auch unter ungünstigen Verhältnissen die Subsistenz der Einwohner jedes einzelnen deutschen Bundesstaats sichern läßt“.[42])

Das Ergebnis des Notjahres für die nassauische Handelspolitik war also ein Festhalten an den Grundsätzen völligen Freihandels, aber zugleich auch die Erkenntnis, daß diese Grundsätze von einem kleinen Staate allein inmitten anders handelnder Nachbarn nicht durchgeführt werden könnten, daß freier Handel und freier Verkehr möglichst weit ausgedehnt werden müßten. —

Nirgends aber fand das Bekenntnis zum wirtschaftlichen Liberalismus lauteren Ausdruck als in einer für ganz Deutsch-

---

[42]) Treitschke II, S. 171 ff.; Beer, Österreichische Handelspolitik, S. 576 f.; die nassauische Erklärung am Bundestag in den Bundestagsprotokollen 1817, S. 551 ff. und Rhein. Bl. Nr. 112 vom 15. Juli 1817.

land wie für Nassau ungemein wichtigen Verkehrsfrage, der Regelung der Rheinschiffahrt.[43]) Für Nassau war der Rhein die bedeutendste Zufuhr- und Absatzstraße. Über Holland bezog es am besten flußaufwärts die Kolonialwaren, rheinabwärts gingen die Landesprodukte, namentlich Erden, Schiefer, Ton, Mineralwasser und Wein. Einer befriedigenden Ausnutzung dieses Verkehrsweges stand aber die merkantilistische Ordnung der Rheinschiffahrt im Wege. Mit den gröbsten Mängeln hatte der Oktroivertrag von 1804 gebrochen. Er ordnete eine gemeinsame, von den Einzelterritorien unabhängige Verwaltung an, beschränkte die Zollhebestellen von 32 auf 12, bestimmte einen festen Tarif: für die Talfahrt von Straßburg bis zur holländischen Grenze 1 fr 33 cts, für die Bergfahrt 2 fr für den Zentner Ladung und zwar so, daß die Teilgebühr am Unterrhein höher war als auf dem Oberrhein, und setzte für alle Schiffe eine abgestufte Rekognitionsgebühr fest. Aber er galt nicht für das wichtigste Rheinstück, für Holland, er behielt den Umschlag und die Schifferzwangsgilden der Städte Köln und Mainz bei. Nur den in die Kölner oder Mainzer Gilde aufgenommenen Rangschiffern war es gestattet, mit voller Ladung von einer Stationsstadt zur andern zu fahren, nur den zur Gilde gehörigen Intermediärschiffern, die Frachtgüter von einem Stationshafen zum Zwischenhafen zu bringen. Die vielen sogenannten Kleinschiffer, die nicht der gemeinsamen Verwaltung, sondern ihren Landesbehörden unterstanden und ohne Zunftzwang ihr Gewerbe trieben, beschränkte man auf den Verkehr mit Landesprodukten, schloß sie also von der wirklich lohnenden Bergfahrt mit Kolonialwaren aus. Die Rheingauer Jachtschiffer, welche die Personenfahrt versahen, und die Nebenflußschiffer wurden wegen ständiger Reibereien mit den Gilden ihres Lebens nicht froh.

---

[43]) Der allgemeinen Darstellung dienen als Grundlage die Werke von Eckert und Gothein über die Rheinschiffahrt; vgl. ferner Schwemer II, S. 56 ff. und Albr. Hoffmann, Zollrecht, S. 91 ff. An Quellen sind eingesehen die Beiträge Naus und die Berichte Rößlers in den Staatsarchiven von Wiesbaden und Marburg.

1808 gehörten von den nassauischen Rheinschiffern 17 zur Mainzer, 1 zur Kölner Gilde, davon 8 für die direkte, 10 für die Intermediärfahrt, aber die Kölner hatten doch 27 Kauber Schiffer, die um Aufnahme baten, abgewiesen.[44]) Nur die Abschaffung des Gildezwangs konnte Änderung bringen. Erst dann hätte sich auch der nassauische Handel aus der Abhängigkeit der Stationsstädte, auch des mit einigen Privilegien ausgestatteten Frankfurt[45]) befreien können. Die alsdann aufblühende Schiffahrt der Rheinuferorte hätte die Grundlage für einen wenigstens innerhalb des Herzogtums bedeutenden Groß- und Speditionshandel geboten. Daß die freie Konkurrenz statt der Rangfahrt zu einer Verbilligung und Beschleunigung der Transporte führte, stand mit Recht zu erwarten. Hatte damals etwa ein Rangschiff Waren für den Rheingau in Köln geladen, so fuhr es erst fröhlich an der Zielstation vorbei nach Mainz. Dort wurde umgeschlagen, und ein Intermediär- oder Kleinschiffer durfte dann die Ware den Weg zurückbefördern. Zeitverlust und Plackereien mit dem Hafenpersonal waren neben den Kosten das Störendste am Umschlag. Die Lage von Mainz schien eigens dazu gemacht, die nassauische Schiffahrt zu schikanieren. Daran änderte auch nichts, daß Speditionsfirmen aus dem Umfahren des Mainzer Umschlags auf dem Landweg von Hochheim nach Biebrich Gewinn zogen.

Den nassauischen Wünschen begegnete der Wiener Kongreß. Nach Anleitung des 5. Artikels des ersten Pariser Friedens und der Artikel 108 bis 117 der Kongreßakte ordnete ein besonderer Anhang die völlige Freiheit der Rheinschiffahrt jusqu'à la mer und die Aufhebung der Umschlagsrechte und der Zwangsgilden an. Die Seezölle beließ man dagegen den Niederlanden, da weder die Fassung jusque dans la mer, die in Paris vorgeschlagen worden, noch der in Wien von dem

[44]) Eckert, S. 43 f. Gothein, S. 48.

[45]) Über das Verhältnis Nassaus zu Frankfurt s. Schwemer II, S. 103 ff. Für eine bewußte Gemeinsamkeit der nass. und Frankfurter Handelspolitik, die Schwemer auch schon vor 1828 annimmt, haben sich keine Belege gefunden.

Engländer Clancarty beantragte Zusatz von der Freiheit des Rheins pour toutes les nations zur Annahme gelangte. Die Erhebung des Oktrois sollte durch die einzelnen Staaten auf eigene Rechnung durch eigene Beamte, seine Verteilung ohne Rücksicht auf den Stromteil nach der Uferlänge erfolgen. Oktroi und Zölle hatte man scharf getrennt: kein Mautwesen eines Uferstaates durfte die Schiffahrt belästigen. Zur Vereinbarung über gemeinsame Maßregeln, Kontrolle der Verwaltung sollten sämtliche Uferstaaten einen Vertreter in eine Zentralkommission entsenden, deren Beschlüsse aber nur dann für den Einzelstaat als bindend galten, wenn er selbst zugestimmt hatte. Dieser Zentralkommission, die spätestens am 1. Juni 1815 in Mainz zusammentreten sollte, wurde die genaue Ausarbeitung der angegebenen Grundsätze zu einem „definitiven Reglement" übertragen. Für die Übergangszeit wollte man eine „interimistische Instruktion" erlassen, welche den Oktroivertrag von 1804 mit Ausnahme der bereits abgeschafften Bestimmungen als gültig beibehielt.

Zu den abgeschafften Artikeln gehörten selbst nach der Ansicht Humboldts die über den Umschlag. Indessen erhoben sich bald Anstände. Die Niederlande, die während der Geltung des Oktroivertrags von der Gemeinsamkeit sich ausschlossen, legten u. a. mit der Wiederherstellung hoher Flußabgaben und des Seezolls der Schiffahrt unerträgliche Lasten auf. Im Jahre 1828 berechnete man noch die Kosten für die Versendung eines Ohms Wein von Geisenheim nach Arnheim, also ohne Seezoll, auf 39 fr 22 cts. Davon entfielen auf die Fracht zuzüglich der Spesen in Köln nur 5 fr 28 cts, auf holländische Abgaben einschließlich Stadtoktroi aber 33 fr 24 cts — gewiß ein einträgliches Finanzgeschäft.[46]) Preußen hätte dagegen bei sofortiger Vollziehung der Wiener Beschlüsse die Vorzugsstellung Kölns geopfert, durch die Verteilung des Oktrois nach der Uferlänge finanzielle Einbuße erlitten und seine wie die

---

[46]) W III 5½. Weitere Angaben z. B. bei Gothein, S. 162 ff.

deutsche Schiffahrt schwer geschädigt, weil wohl holländische Schiffe auf dem deutschen, nicht aber deutsche auf dem holländischen Rhein ungestört verkehren durften. Kein Wunder, daß es seine in Wien verfolgte Politik abänderte und sich der Kölner Auffassung näherte, daß man den Umschlag nicht eher aufheben dürfe, als bis die freie Fahrt in die See gewährleistet sei. Diese Annäherung erfolgte aber erst nach manchem Hin und Her, so daß Preußen von vornherein in die ungünstige Lage geriet, Inkonsequenzen zu begehen, wodurch der Gegner Preußen gegen Preußen ausspielen konnte und den Argwohn nicht los wurde, der Berliner Hof hege unlautere Absichten. Durch die Schuld der Auftraggeber bietet die Anfangstätigkeit des preußischen Bevollmächtigten Jacobi ein geradezu klägliches Bild. Sie bestärkte die Kleinstaaten nur noch mehr in ihrer Überhebung und ihrem Dünkel.

Nassaus Stellung war nach seinen handelspolitischen Grundsätzen und nach der durch die Akte geschaffenen Rechtslage ziemlich klar. Es galt, in der interimistischen Instruktion die Aufhebung des Umschlags und der Zwangsgilden sowie die neue Oktroiverwaltung und -verteilung durchzusetzen, im definitiven Reglement die Befreiung des Flusses in den Niederlanden zu fordern und schließlich auf dem Wege eines besonderen Abkommens mit Holland die Fixierung oder gar die Beseitigung der Seezölle zu erreichen. Damit trat Nassau in der Frage der formalen Behandlung des Gegenstandes an die Seite der Niederlande. Auch aus sachlichen Gründen schien es wichtiger, erst die für die Nichtberechtigten einem Schiffahrtsverbot gleichkommenden Umschlags- und Gilderechte und dann erst die bloßen Erschwerungen in Holland zu beseitigen. Daß man zudem auf das örtlich Nächstliegende den größeren Wert legte, war bei dem Gesichtsfelde der damaligen Politiker in Deutschland nur zu verständlich. Waren ihnen doch die deutschen Streitereien Lebensluft, während sie in europäischen Dingen sich unbehaglich und demütig unvermögend fühlten.

Trotzdem sind die Vorwürfe, Nassau habe lediglich Hauspolitik getrieben oder nur niederländische Interessen ver-

treten,[47]) ungerechtfertigt. Die Ziele beider Staaten gingen recht weit auseinander. Der Richtungspunkt für den Gang der Marschallschen Politik war der freie Handel. Freier Handel erforderte freien Verkehr. Dieser ließ sich am besten unter Benutzung der in Wien geschaffenen Rechtsgrundlage erreichen. Es war die Schuld der deutschen, namentlich der preußischen Staatsmänner in Wien, daß diese Rechtsgrundlage entgegen dem Geiste der Akte den holländischen Finanzen lästige Vorteile schuf. Man darf nicht vergessen, daß Preußen mit seiner Forderung der freien Fahrt in die See etwas Neues in die Verhandlungen hineinbrachte, das nicht als Ausführung der Wiener Akte angesehen werden konnte. Das mochten manche Politiker nicht bedenken, M a r s c h a l l aber, der selbst an den entscheidenden Beratungen in Wien teilgenommen hatte, blieb sich dessen stets bewußt. Preußens zweifelhaftes Verhalten gegenüber den Wiener Abmachungen ließ sich von Fernerstehenden zunächst nur als ein Versuch beurteilen, der für seine Staatsfinanzen ungünstigen Freiheit der Schiffahrt Hemmnisse zu bereiten. Trotzdem kam Nassau, wie die Darstellung zeigen wird, unter Abbiegen vom formalen Recht dem preußischen Verlangen entgegen und versuchte, Holland zu freiwilligem Verzicht auf die ihm während des Interimistikums zustehenden Vorteile zu bewegen. Es glaubte damit um so eher etwas zu erreichen, als nach seiner Auffassung die Niederlande den Rheinverkehr gar nicht belästigen konnten, ohne ihren eigenen Handel lahmzulegen. Man vergaß eben, daß Holland seit seiner Vereinigung mit Belgien auch andere Interessen zu vertreten hatte als die eines reinen Handelsstaates. Als später Preußen mit der Vorlegung des Entwurfs zum definitiven Reglement den Zweifel an seiner Aufrichtigkeit entwaffnete, trat Nassau trotz der Einsicht, daß es den formal richtigen Weg verließ, als erster Staat an seine Seite.

---

[47]) Z. B. Treitschke III, 472, Gothein, S. 102. Durch diese aus den preußischen Akten übernommene Ansicht haben sich die erwähnten Schriften auch den Weg zu einer richtigen Würdigung des tatsächlichen Verhaltens Nassaus verbaut.

Marschall trieb eben weder holländische noch preußische, auch keine deutsche, sondern eine rein nassauische Politik. Er sah sowohl in Preußen als auch in Holland Staaten, die mit dem lauteren Ziele der Verkehrsfreiheit Sonderinteressen verquickten, und mühte sich deshalb, eine mittlere Linie zwischen beiden zu halten und bald diesen, bald jenen zu seinem Endzweck zu benutzen. Auch sein Vertreter in Mainz sprach wohl von einer Gemeinsamkeit des Interesses mit Baden und Hessen, niemals aber mit dem der Niederlande.[48]) Das Verhältnis zu dem oranischen Vetter war außerdem gar nicht so freundschaftlich. Trotzdem aus irgendwelchem Grunde die Mineralwasserkrüge in Holland einen niedrigen Zollsatz trugen[49]) und sogar noch 1815 ein nassauisches Regiment in niederländische Dienste gegeben war, hatten sich bei der Übergabe der deutschen oranischen Länder zwischen den oranischen und nassauischen Vertretern Unstimmigkeiten gezeigt, denen die Regierung im Haag nicht fernstand.[50]) Als Metternich im Jahre 1819 den Niederlanden den Vorschlag machte, für die Wiener Konferenzen eine freie Vollmacht — natürlich an Marschall — zu erteilen, schrieb dieser an den Herzog, er glaube nicht, daß König Wilhelm den Vorschlag annähme. „Höchstdieselbe wissen, daß bei Höchstdero und des Herzoglichen Hauses Verhältnissen zu dem Könige mir nicht immer das Glück zu teil geworden ist, mir den Beifall Sr. Majestät zu erwerben.“[51])

Einen ausgezeichneten Vertreter seiner Pläne fand Nassau in dem Domänenrat Rößler. Man darf wohl sagen, daß die Persönlichkeit dieses Bevollmächtigten dem Ländchen einen weit größeren Einfluß in den Kämpfen der Zentralkommission verschafft hat, als ihm nach Recht und Macht zukam. Rößlers Darlegungen sind im Inhalt so verstandesklar wie in der Form

---

[48]) Z. B. Bericht Rößlers vom 2. Mai 1816: W I 1447.

[49]) Gothein, S. 102 und Bericht der Generalsteuerdirektion betreffend nassauischen Handel mit den Niederlanden an das Staatsministerium 1828: W III 5½.

[50]) Kruse, S. 32 ff.

[51]) Bericht Marschalls, Wien, d. 19. Nov. 1819: W I 414.

gewandt. Dazu schien es, als ob die Rastlosigkeit Marschalls sich seinem Untergebenen mitgeteilt hätte. Jacobi mochte wohl spotten über die Keckheit des jungen nassauischen Löwen,[52]) Rößler hat dem Preußen manche schwere Stunde bereitet. Die Stärkung, welche die Wiener Beschlüsse seiner Stellung gaben, kam ihm sehr von statten, und er hat den Vorteil einer konsequenten Politik restlos ausgenutzt.

Erst im August 1816 versammelte sich die Zentralkommission in Mainz. Sie fand gleich Schwierigkeiten, weil der Graf Solms-Laubach die provisorische Verwaltung nicht abgeben wollte. Nassau belegte darauf kurzer Hand die Kauber Oktroieinkünfte mit Sequester und zog sie bald ganz zur Landessteuerkasse ein, so daß in der Tat, da die übrigen Uferstaaten mit ihren Zollstellen in gleicher Weise verfuhren, eine Oktroierhebung und -verwaltung durch die Einzelstaaten eintrat. Auch in der Kommission trieb Rößler zu kräftigen Schritten; indessen konnte die Übernahme der gesamten Verwaltung erst am 10. Oktober 1817 erfolgen.[53]) Preußens Unsicherheit und schlechter Wille zeigten sich auch bei den Verhandlungen über die interimistische Instruktion, welche die folgenden Jahre füllten. Gegenüber dem auf halbem Wege stehen bleibenden Entwurf des ehemaligen Generaldirektors des Rheinoktrois Eichhoff beantragte Rößler die sofortige und völlige Aufhebung des Umschlags und der Gilden, mit Ausschluß Hollands von dieser Maßnahme. Es lag keineswegs in der Absicht Nassaus, Holland damit eine Sonderstellung zu garantieren.[54]) Da es die Niederlande vor Erlaß des definitiven Reglements zum Aufgeben dieser Sonderstellung gar nicht zwingen konnte, so tat es doch, was sich nach den Wiener Beschlüssen erreichen ließ: es verweigerte der holländischen Schiffahrt ausdrücklich die Begünstigungen, welche

---

[52]) Gothein, S. 95.

[53]) Schwemer II, S. 65 f. Nassauische Erklärung vom 4. Okt. 1817 bei Rau I, S. 36. Rößlers Berichte vom 12. Mai 1816 ff.; Staatsministerium an Rößler, d. 15. Mai 1816: W. I 1447.

[54]) Gotheins Auffassung S. 95 f. ist irrig.

die deutsche während des Interimistikums genießen sollte. Ja, Rößler verfolgte die bestimmte Absicht, die Niederlande damit zur Nachgiebigkeit zu bewegen. In einer „Kurzen Darstellung des von dem Königl. Niederländischen Kommissär bei der Zentral-Rheinschiffahrtskommission befolgten Systems in seiner Negotiation“ führte er Klage über die starre, eigennützige Politik Hollands, und erhielt darauf von Marschall die Weisung, „sowohl den niederländischen als den preußischen Absichten, die dem Interesse des hiesigen Landes und der Rheinschiffahrt entgegenlaufen, entgegenzuarbeiten“. Die Darstellung Rößlers aber sandte der Minister zur Beherzigung an Gagern, den damaligen niederländischen Gesandten.[55]) Das Schicksal des nassauischen Entwurfs war indessen das gleiche wie das aller späteren: nach einigem Schwanken wurden sie meist von Preußen abgelehnt.

So kam es, daß Nassau, das anfangs wegen des Mainzer Umschlags am feindseligsten gegen Hessen war, eine immer entschiedenere Haltung gegen Preußen einnahm, da es wohl einsah, daß der Mainzer Umschlag nur aufgehoben wurde, wenn der Kölner fiel. Ein auf Veranlassung Preußens von Eichhoff am 30. August 1817 vorgelegter Vermittlungsvorschlag scheiterte an dem Protest Nassaus am 7. Oktober.[56]) Es warf Preußen, aber auch den Niederlanden vor, daß sie durch Kleben am Buchstaben den Geist der Wiener Akte töteten. „Sie haben nun ein Jahr lang hingehalten, was am Ende doch geschieht, weil es geschehen muß, und weil es das Gute, Wahre und Vertragsmäßige ist.“ Zugleich drang er, damit doch ein positives Ergebnis erzielt würde, auf einen Ausgleich zwischen den Niederlanden und Preußen. Am 14. Oktober ersuchte Rößler den preußischen Kommissar, seine Forderungen an Holland genau anzugeben, und legte dar, was man seines Erachtens verlangen könne, wenn die holländischen Schiffer schon während

---

[55]) Bericht Rößlers vom 6. Febr.; Staatsminist. an Rößler d. 22. April 1817: W. I 1447.

[56]) Nau I, S. 24 ff.

des Interimistikums über Köln hinausfahren dürften: Einheit des Schiffahrtsystems (Manifest und Aiche), Gleichheit der Oktroigebühren und Freiheit des Stromes von allem und jedem Douanenzwang.[57]) Dem folgte am 4. November ein Appell an den niederländischen Bevollmächtigten Bourcourd: „Ich erlaube mir, hier ausdrücklich zu sagen, daß der niederländische Kommissär nach meiner Ansicht und voller Überzeugung zum Besten seiner eigenen und der allgemeinen Sache nichts angelegentlicher tun sollte, als sich im Namen seiner Allerhöchsten Regierung schon von diesem Augenblick an zu allem zu erbieten, wozu die Niederlande seiner bisherigen Meinung nach erst nach der Sanktion des definitiven Reglements gehalten seien. Denn wozu man sich nach der Sanktion des definitiven Reglements verbunden hält, das kann man auch gleich jetzt tun, und weigert man sich dessen, so bleibt immer der Verdacht möglich, daß etwas anderes in der Mitte liegen müsse. Warum will man durch eine solche liberale Erklärung den unseligen Streit nicht endigen, der sich ein Jahr lang über die an sich ganz gleichgültige Frage erhalten hat, ob man etwas, wozu man sich am Ende doch verbunden erachtet, schon gleich anfangs oder erst später zu tun verpflichtet sei?" Gegen Preußen betonte er aber ausdrücklich, daß Holland auf Grund der Verträge zu einer solchen Nachgiebigkeit nicht verpflichtet sei. Und dann entwickelte er kurz und mit einer Schärfe fast parlamentarischer Redekunst den Kern der nassauischen Handelspolitik. Preußen mache ihm den Vorwurf, daß er „nicht für den Schifferstand sorgen, sondern geschehen lassen wolle, daß eine ganz unbestimmte Zahl von Schiffen in den Besitz der Schiffahrt komme und jeder Uferstaat so viele Schiffer zulassen könne, als ihm gut dünke, so daß alles Verhältnis und namentlich das Verhältnis der niederländischen zu den deutschen Schiffern zu Grund gehen müsse. Es freut mich, daß man mich einer solchen Meinung beschuldigt. Ich gestehe, daß ich mich zu schwach fühlen würde, bei dem freien Verkehr des

---

[57]) Nau I, S. 42 ff.

Handels festzusetzen, wie viele Schiffe erforderlich und welche zu viel sind, welche Zahl von niederländischen, preußischen, hessischen, französischen 2c. Schiffen dem Handel gerade angemessen, und wie die vorhandenen Schiffer in die ankommenden Transporte zu teilen seien. Ich glaube vielmehr, daß das letzte Ziel aller unserer Arbeiten der Vorteil der Konsumenten sein müsse, daß dieser Vorteil mit der Wohlfeilheit der Waren wächst, daß diese Wohlfeilheit zunimmt, je unbeschränkter der Handelsmann ist, den Transport zu wählen, wie und wo er will." Abschließend urteilte er über die preußischen Meinungen: „Ich finde, daß alle solche Ideen, weil sie auf einer festen und liberalen Basis nicht beruhen, bei näherer Entwicklung den Keim ihrer Unhaltbarkeit in sich selbst tragen."[58])

Nach einer Besprechung mit Hardenberg im Februar 1818 stellte Jacobi als endgültige Forderungen Preußens die Fixierung der holländischen Seezölle, die Aufhebung der Transitverbote und die sofortige Beratung des definitiven Reglements. Die Zeit der preußischen Inkonsequenzen war vorbei. Niemand hätte die Annahme dieser Forderungen willkommener sein können als Nassau. Daß Preußen den Kern der Frage anfasse, das sah auch Rößler. Aber er traute dem Vertreter der Zickzackpolitik keinen redlichen Willen zu. Ganz offenbar glaubte er, Preußen stelle die Forderungen nur, um alles zu vereiteln und den augenblicklichen Zustand aufrecht zu erhalten. Flossen doch noch vier Fünftel des Rheinoktrois zur Zeit in die preußischen Kassen, da man sich über die Verteilung nach der Uferlänge nicht geeinigt, wohl aber den Oktroi zu den Einnahmen der Einzelstaaten gezogen hatte. Im Laufe des Jahres erklärten sich außer Hessen sämtliche Bevollmächtigte gegen den Vorschlag Jacobis, Rößler recht scharf: die preußische Note wolle alle bisherigen Verhandlungen ungeschehen machen. „In einem Augenblick, wo ganz Deutschland nach drei Jahren den Vollzug feierlicher Verträge über die Freiheit der Schiffahrt auf den Strömen laut fordert, kann das Urteil

---

[58]) Nau I, S. 67 ff.

über eine solche Erklärung nicht zweifelhaft sein. Die Verteidiger der Stadt Köln wagen es, die Vollziehung der Staatsverträge an Nebenbedingungen zu knüpfen, wodurch sie die Absicht verraten, daß die Verträge selbst niemals realisiert werden sollen." Es „wird jetzt noch das Interesse der einzigen Stadt Köln dem Interesse von ganz Deutschland, ja dem Interesse aller Rheinstädte der preußischen Rheinprovinzen selbst fortwährend entgegengesetzt".[59]) Selbst die Milderung des Kölner Umschlags im Jahre 1818, durch die viele Landesprodukte vom Umladen befreit wurden, gab Anlaß zu neuer Verbitterung zwischen Nassau und Preußen. Die Verordnung hatte die Freiheit auch auf Mineralwasser ausgedehnt; wegen der scharfen Haltung Nassaus zwang man aber in Wirklichkeit die Mineralwasserschiffe doch zum Umladen.[60])

Soweit die öffentliche Meinung in Nassau zum Ausdruck kam, stand sie ganz auf seiten der Regierung. Die Rheinischen Blätter brachten wiederholt Ausführungen im Sinne Rößlers. In dem Notjahr war besondere Verbitterung dazu gekommen, weil die Lieferung des dringend nötigen baltischen Getreides wahrscheinlich durch den Umschlag in Köln verzögert worden war.[61])

Wenn wir von dem kleinen Kreise der Interessenten des Gewerbestandes absehen, konnte Marschall in allen wirtschaftlichen Fragen jener Jahre auf seine Nassauer zählen. Da man an den Souveränitätsrechten auch in der Regelung des Handels und Verkehrs eifersüchtig festhielt, so war allerdings der Freihandel für den kleinen Staat eine gangbare Maßregel. Freilich nur, so lange die Nachbarstaaten im allgemeinen dem gleichen Grundsatz huldigten. Sperrte sich aber einer von ihnen durch Zollschranken ab, dann floß aus der freihändlerisch-partikularistischen Tendenz nur eine Summe neuer Beschwernisse für das Erwerbsleben des Herzogtums.

---

59) Rau I, S. 392 f.

60) Gothein, S. 102 u. 107, Anm. 1.

61) Vgl. auch Schwemer II, S. 63.

Zweiter Abschnitt.

Die Wirkungen des preußischen Zollgesetzes auf Nassau und die Versuche Nassaus zu einer Verständigung mit Preußen (1818—1819).

Am 26. Mai 1818 unterzeichnete König Friedrich Wilhelm III. die Verordnung, welche aus den preußischen Landen wirtschaftlich einen Einheitsstaat schuf. Sie war zugleich das deutliche Zeichen, daß der Artikel 19 der Bundesakte immerdar unerfüllt bleiben würde. Beide Großmächte und die drei süddeutschen Mittelstaaten hatten nunmehr ihr Handels- und Verkehrswesen in enger Verflechtung mit den Finanzen selbständig geordnet. Für die Wirtschaftspolitik der kleinen Staaten war die Schicksalsfrage gestellt.

In den westlichen Provinzen trat das preußische Zollgesetz am 20. September desselben Jahres in Kraft. Zwei Drittel des nassauischen Grenzgebietes wurden von einer durchgehenden Zollinie umschlossen. Da auch im Hessischen sich Zollstätten befanden, die Stadt Frankfurt aber eben das Stadtwaggeld, eine allgemeine Einfuhrabgabe, erhöhte und auf die nicht in der Stadt verbleibenden Güter ausdehnte, kennzeichnete der Freiherr von Zwierlein, Mitglied der Herrenkammer, den neuen Zustand etwas übertrieben, aber nicht uneben als „eine allgemeine nachbarliche Zollblockade“.[1])

---

[1]) Schwemer II, S. 80; Referat Zwierleins in Prot. Herrenbank 1822, Anlage 56.

Jedes Zollwesen wirkt schon lästig durch seine Formalitäten und Beschränkungen.[2]) Nur bestimmte Straßen bleiben für den Verkehr frei. Als Rheinhessen 1828 sich an Preußen anschloß, waren die Herborner Tabakfabrikanten gezwungen, ihren Rohtabak von Bremen statt auf der kurzen Straße von Marburg über Gladenbach auf dem Umwege über das Hauptzollamt Vilbel zu beziehen.[3]) Derartige Maßnahmen trafen Nassau besonders hart, da ein großer Teil des Herzogtums mit den jetzt preußischen Gebieten vorher im politischen Zusammenhang gestanden hatte. Noch störender erwies sich der Tarif. Das liberale preußische Gesetz, das vor den Prohibitivsystemen der großen europäischen Staaten wie ein David gegen Goliath erschien, wirkte auf die deutschen Gewerbe kaum anders als jene Prohibitivsysteme. Die Erhebungsweise nach dem Gewicht belastete die weniger wertvollen deutschen Waren mitunter stärker als die feineren des Auslands. Und dabei konnten die Kleinstaaten den außerdeutschen Markt zur Not aufgeben, niemals aber den preußischen.

Gleich nach Einführung des Zollgesetzes wurde denn auch die nassauische Landesregierung mit Klagen überhäuft. Die Hachenburger Fabrikanten jammerten über verlorenen Absatz und Verteuerung der Rohprodukte. „Alles ist wie abgeschnitten, und mit einem Male gänzliche Stockung, Mutlosigkeit und Todesstille statt vorheriger Regsamkeit und Leben eingetreten." Die Strumpffabrikanten von Herborn und Usingen verloren ihren Handel ins Westfälische. Fast vernichtet war die Tonindustrie. Nur mit Bewegung kann man die unbeholfene Klage der Ärmsten lesen: „Schon viele Stöße der Vernichtung unserer

---

[2]) Zur Beurteilung des preuß. Zollgesetzes und seiner Wirkungen s. G. Schmoller, Beilage zur Allg. Zeitung; Treitschke II, S. 217 ff., 610 ff.; Zimmermann, S. 45 f.; Aegidi, Vorzeit, S. 7 ff.; Schwemer II, S. 91 ff. Über die Wirkung des Gesetzes auf Hessen-Darmstadt vgl. W. Oncken, S. 6, und Eckert, Vorgeschichte, S. 512. Das Gesetz selbst und die Tarifsätze seit 1818 finden sich bei Krökel.

[3]) Vgl. Schwemer II, S. 469.

beiden dahier üblichen Fabrikatengeschäfte in hiesiger Gegend und manche nachteilige Ereignisse haben wir abwechselnd schon 25 Jahre durch erlitten und Hemmungen und Drückungen jeder Art ausgestanden, aber nie malte sich uns die Aussicht in die Zukunft dunkeler und schwärzer wie leider jetzt; indem bei Beharrlichkeit dieser Königlich Preußischen Verordnung uns ein solcher bedeutender Strich Landes verloren geht, worinnen bis jetzt noch unser Haupterlös bestanden, . . . so ist gleichsam dadurch die letzte uns ganz unentbehrliche Quelle unserer Nahrung verstopft, und der drückendste Mangel und Armut wird dadurch unter uns überhand nehmen, weilen wir anders keine Erwerbnisse gelernt als eben diese Tonerdengewerbe." Träte keine Änderung ein, so sähen sie sich genötigt auszuwandern.[4])

Selbst die viel fester begründete Eisenindustrie bekam die Nachteile des Zollgesetzes bald zu spüren. Der Kratzenfabrikant Klein und der Panzerfabrikant Schneider in Hachenburg forderten in gemeinsamer Eingabe[5]) Abhilfe, sonst müßten sie zwei Drittel ihrer Arbeiter entlassen und bald ganz schließen. Eisenerze, Roh- und Gußeisen gingen nach wie vor frei ins Preußische ein, auf geschmiedetem Eisen lag eine Abgabe von ½ Taler auf den Zentner, die groben Waren aus geschmiedetem Eisen und Draht trugen aber außer dem Eingangszoll von 1,50 Mk. auf den Zentner noch die Verbrauchssteuer von 12½ Pfennig für das Pfund, und das Schlimmste war, daß Preußen einen Ausgangszoll von 0,50 Mk. auf Holzkohlen legte und damit die Werke schädigte, die auf den Bezug aus dem Wittgensteinschen und dem Hunsrück angewiesen waren. Zum Überfluß hatte damals auch noch Hessen-Darmstadt die Ausfuhr aus den Ämtern Gladenbach und Biedenkopf gesperrt und gab sie erst Ende 1819 auf Vorstellungen Nassaus wieder

---

[4]) Vorstellung der Gewerbetreibenden in und bei Hachenburg, der Strumpffabrikanten zu Herborn an die Landesregierung Oktober 1818; Bittschrift aller Tonerdengewerben in denen beiden Ämtern Selters und Montabaur an den Herzog: W. I 508.

[5]) Dezember 1818: W. I 508.

frei. Die Unzufriedenheit der Eiseninduſtriellen machte ſich in einer verbitterten Eingabe an die Deputiertenkammer Luft.[6])

Eine Beläſtigung erfuhr auch die Landwirtſchaft durch die preußiſchen Getreidezölle. So niedrig dieſe waren, ſo drückend wurden ſie, als ſeit 1819 jene durch reiche Ernten in Deutſchland und durch die engliſche Kornbill hervorgerufene Entwertung der landwirtſchaftlichen Produkte eintrat. In Diez koſtete im September 1818 und 1819 der Malter Weizen 19 fl 50 kr und 12 fl 40 kr, Korn 16 fl 30 kr und 8 fl 20 kr, Gerſte 11 fl 30 kr und 6 fl 10 kr, Hafer 7 fl und 5 fl 20 kr. Anfang September 1824 ſtanden die Preiſe gar für Weizen auf 8, Roggen auf 4, Gerſte auf 3 fl und Hafer auf 1 fl 50 kr.

Am übelſten erging es dem Weinbau, trotzdem das preußiſche Geſetz die deutſchen Weine begünſtigte. Fremde Weine zahlten für den Eimer an Eingangsgebühren 18,86 Mk., Franken-, Pfälzer- und Rheinweine, die zu Lande über die bayriſche, darmſtädtiſche und naſſauiſche Grenze oder zu Schiff zwiſchen Bingen und Ehrenbreitſtein eingingen, 11,36 Mk. An eine Ausfuhr nach Preußen war aber kaum noch zu denken. Wie ein Hagelſturm ſei das preußiſche Geſetz über die Weinberge des Rheingaus niedergegangen, meinte der Freiherr von Zwierlein mit Recht.[7])

Der lebhafte Verkehr zwiſchen Frankfurt und Köln hatte den Orten an der Hohen Straße viel Verdienſt gegeben. Infolge der preußiſchen Durchgangsabgaben, die anfangs in den weſtlichen Provinzen der Summe von Ein- und Ausfuhrzoll ohne Verbrauchsſteuer gleichkamen, ſeit 1822 aber höchſtens 1,50 Mk. für den Zentner betrugen, übrigens auch bei wiederholtem Berühren preußiſchen Gebiets nur einmal erhoben wurden,[8]) zog ſich der Kolonialwarenhandel von Holland nach Bremen und auf die Weſerſtraßen. Auch der nördliche und öſtliche

---

6) Prot. Dep. vom 3. April 1819; Intell.-Bl. Nr. 51 vom 18. Dez. 1819.

7) S. o. S. 45, Anm. 1.

8) Treitſchke II, 217 irrt. Vgl. § 23 des Zollgeſetzes und Albr. Hoffmann, S. 184 u. 199.

Teil des Herzogtums hatte früher überseeische Waren über Köln und die Hohe oder Leipzigerstraße empfangen[9]) und auf demselben Wege Landesprodukte nach Holland abgesetzt. Jetzt verödeten die Straßen über den Westerwald, man bequemte sich zu Umwegen. Während der Hachenburger Handelsstand noch im Frühjahr 1818 um eine Chaussee zum Anschluß an die geplante preußische Straße von Neuwied nach Siegen gebeten hatte, wurde der Gedanke ein Jahr später verworfen, weil seit dem preußischen Zollgesetz der Handel im Norden stocke und die Gegend von Fuhrwerk gemieden werde. Die Stände bewilligten statt dessen das erste Geld für eine Chaussee von Hachenburg nach Höchstenbach, die mit der Zeit bis an die zollfreie Kannebäckerstraße fortgesetzt werden sollte. Die Verödung der nassauischen Straßen wurde gesteigert durch die Chausseegeldfreiheit in den preußischen Rheinlanden. Und als Preußen auch dort eine Abgabe einführte, begünstigte es das Fuhrwerk mit breiten Radfelgen so, daß die Gastwirte an der Frankfurterstraße sich 1822 an die Landstände wandten, um von Nassau die gleiche Maßregel zu erlangen.[10])

Manche Klagen führte die Landesregierung auf die ersten Stockungen zurück, aber sie konnte sich den dauernden Schäden nicht verschließen. Der Verkehr suche zwar immer neue Wege, jedoch sei bei der geographischen Lage für die Kaufleute die Anknüpfung eines Verkehrs mit außerpreußischen Landesteilen so gut wie unmöglich: „Die Handelsstädte Montabaur, Limburg, Hachenburg, Dillenburg und Herborn sind auf das Preußische angewiesen, ihr Handels- und Gewerbestand verdankt weniger den lokalen Bedürfnissen als denen der preußischen Umgegend sein Aufblühen. Für sie ist das preußische Zollgesetz der Grund des Niedergangs. Der Gang der Natur, wonach fast alle Aus- und Eingänge unseres Aktivverkehrs nach dem Laufe der Ströme, mithin nach dem preußischen Gebiet ge-

---

[9]) Vgl. C. Spielmann, Geschichte der Stadt und Herrschaft Weilburg, Weilburg [1896], S. 203.

[10]) Prot. Dep. 6. Mai 1818, 25. März 1819 und 19. April 1822; Prot. Herrenbank 26. März 1819.

richtet sind, während unser Handel an den südlichen und östlichen Grenzen vorzüglich nur passiv ist, läßt sich nicht umdrehen." [11])

Fast noch drückender als die direkten Wirkungen des preußischen Gesetzes wurden auf die Dauer die indirekten. Einmal entwickelte sich in Preußen unter dem Schutz der Zölle eine Industrie, die den deutschen Bundesstaaten nicht nur den preußischen Markt wegnahm, sondern ihnen auch auf den anderen Absatzgebieten empfindliche Konkurrenz bereitete. Sodann ergossen sich die englischen, belgischen und französischen Waren, denen der Eingang nach Preußen erschwert war, um so reichlicher in den unglücklichen Rest von Deutschland. So brach über das deutsche Gewerbe eine Not herein, die nach Abhilfe schrie.

Die Aufregung in ganz Deutschland war ungeheuer. Die Zeitungen hallten von Entrüstungsrufen wieder. Auf der Ostermesse in Frankfurt gründete List den Handels- und Gewerbeverein und bestürmte dann Bundestag und Regierungen mit Bittschriften. In jenen Tagen schrieb Nebenius seine geistvolle Denkschrift über die Zolleinigung. Immer deutlicher trat das Verlangen nach Wiederabschaffung des preußischen Gesetzes und nach Vollziehung des 19. Artikels der Bundesakte hervor. Man rief die Toten gegen die Lebenden an.

Der nassauischen Bevölkerung sprach der Hachenburger Amtmann, Justizrat Milchsack, aus dem Herzen, als er die Lage begutachtend meinte: „Selbst der Landmann kann nur sein Vieh als zum Teil dem preußischen Staat gehörig betrachten, weil er ohne schwere Abgabe oder verminderten Preis nicht mehr verkaufen kann." Man empfand das Gesetz als Eingriff in fremdes Eigentum. Herber, der Präsident der Deputiertenkammer, tischte noch 1820 in seiner Eröffnungsansprache auf dem Landtag die allerübelsten Zollmärchen auf, um seine Empörung genügend kundzutun.[12])

[11]) Bericht der Landesregierung an das Staatsministerium 27. Dez. 1818: W. I 508.

[12]) Gutachten Milchsacks: W. I 508; Rede Herbers: Prot. Dep. 1820, S. 20 ff.

Für Marschalls freihändlerische Ideen war das Gesetz natürlich ein Schlag ins Gesicht. Da er aber dessen Bedeutung sowohl für Preußen als auch für seine eigene Handelspolitik noch ziemlich verkannte, blieb er zunächst merkwürdig ruhig. Die Kammern suchte er im Februar damit zu trösten, daß der Gesamtheit Nassaus voraussichtlich kein großer Nachteil erwachsen würde, da man die zollfreie Schiffahrt auf Rhein, Main und Lahn und die zollfreien Straßen durch Vallendar und Ehrenbreitstein besitze.[13]) Er mochte zunächst daran gedacht haben, das Gesetz werde gegen Nassau überhaupt nicht angewendet. Bereits am 10. August 1818 hatte der Weinhändler Ackermann aus Niederwalluf den Ministerialrat Hauth auf die bevorstehende Belastung des Weinhandels durch die preußischen Zölle hingewiesen. Die Abgabe käme der Hälfte des Wertes gleich. Obwohl kaum zu erwarten sei, daß das Gesetz, welches ja von Reziprozität rede, gegen Nassau angewendet würde, so empfehle sich doch zur Beruhigung eine Anfrage bei Preußen. Marschall richtete darauf am 17. August ein vertrauliches Schreiben an den preußischen Gesandten v. Otterstedt. Er wies etwas dünkelhaft auf die Wichtigkeit seines Landes für den jenseitigen Handel, namentlich das Siegener Eisen, die preußischen Weine, Kohlen, auf die Straßenverbindung zwischen Köln und Frankfurt hin. Eine Hemmung des freien Verkehrs würde nur zum Nachteile beider Staaten gereichen. Otterstedt gab das Schreiben mit eigenen Vorstellungen weiter und erwiderte Marschall am 8. Oktober, er habe Hoffnung, wegen des Mautsystems durchzudringen.[14]) Zur gleichen Zeit unternahm es Metternich, die Preußen in

---

[13]) Eröffnungsrede Marschalls in Prot. Herrenb. 1819, Ver. Bl. 1819, S. 48 ff. und Beilage Rhein. Bl. Nr. 34 vom 25. Febr. 1819.

[14]) Vorstellung Ackermanns d. 10. Aug. 1818; Marschall an Otterstedt 17. Aug.; Auszug Schreibens Otterstedts an Marschall d. 8. Okt. 1818: W. I 508. Die von Zimmermann S. 45 wörtlich angeführte Stelle ist weder in dem Marschallschen Entwurf noch in der unter den Wiesbadener Akten enthaltenen Abschrift zu finden. Der Inhalt paßt auch wenig auf den August 1818.

Rachen vor den Wirren, die das Zollgesetz hervorrufen würde, und vor den Verwicklungen mit den Nachbarstaaten zu warnen."[15]) Er hatte in den Tagen, als die Mautlinie im Westen geschlossen wurde, auf seiner schönen Besitzung im Rheingau, dem Johannisberg, geweilt. Die Sorgen der Weinbauern waren ihm, dem Interessenten, nicht entgangen. Vielleicht wurde er gar von Nassau zu seiner Warnung angeregt. Aber weder [illegible] noch Metternichs wenig sachkundige Mahnungen hielten die Vollziehung des Gesetzes auf.

Der Optimismus der Nassauer war nicht so schnell zu besiegen. Die Landesregierung hielt ganz im Einverständnis mit Marschalls Ansichten gemütlich dafür, es sei gut, die Erfolge des Systems erst noch ein wenig abzuwarten, ob nicht wegen der Belästigung der preußischen Untertanen selbst Änderungen einträten. „Indem Wir die buchstäbliche Vollziehung des preußischen Zollsystems in einer von mehreren auf fremdem Staatsgebiet schon schiffbaren Flüssen durchströmten und von zahlreich verschiedenen Territorialgrenzen rings umgebenen Provinz an und für sich unmöglich halten". Die Rheinischen Blätter berechneten noch am 16. Juni 1820, also fast zwei Jahre nach dem Erlassen des Gesetzes, daß der Ertrag des Zolles gleich Null sei, da die Erhebungskosten den Einnahmen genau die Wage hielten. Auf die Bitten der Wollenweberzunft zu Limburg, gegen Preußen „repressalische Maßregeln" zu ergreifen, ließ sich die Landesregierung nicht ein, und eine ähnliche der Hüttenbesitzer an der Dill lehnten die Kammern ab, da sie von Repressalien nur eine Verschlimmerung des Zustandes befürchteten.[16]) —

Als aber die Hoffnung auf die Nichtvollziehung der preußischen Zollordnung [illegible], beschloß Marschall, die Initiative zu ergreifen. Er schloß sich an die vorständige Aufforderung der mei-

---

[15]) Treitschke II, S. 487.

[16]) Bittschrift der Wollenweberzunft zu Limburg an die Landesregierung [illegible] 1818; Bericht der Landesreg. an Staatsminist. 27. Dez. 1818: W. I 508; Prot. Dep. 3. April 1819.

sten Bittschreiber, mit Preußen in Verhandlungen einzutreten, da der § 5 des Gesetzes ausdrücklich besagte, daß Erleichterungen, welche preußische Untertanen in anderen Ländern bei ihrem Verkehr genössen, soweit es die Verschiedenheit der Verhältnisse gestatte, erwidert und zur Beförderung des nachbarlichen Verkehrs, wo tunlich, besondere Handelsverträge abgeschlossen werden sollten. Wie schön wäre es gewesen, wenn man im Frühjahr 1819 die Landstände mit der Nachricht überraschen konnte, Preußen stehe von der Anwendung seines Zollsystems gegen das Herzogtum ab! Der Minister hegte diese Illusion sehr und sondierte in diesem Sinne am 16. Januar bei Otterstedt, indem er durch die Aussicht auf den Ruhm, der auf die Urheber des Planes fiele, den alten Gedanken für sich zu gewinnen suchte. Hocherfreut schlug der Preuße ein. Am 27. Januar erklärte eine Note die Bereitwilligkeit des Herzogs, einen Bevollmächtigten zur Verhandlung mit dem Nachbarstaate zu ernennen. Als man in Berlin um genauere Vorschläge ersuchte, forderte Marschall am 6. März, daß der Vertrag auf den Grundsatz des freien Handels aufgebaut werde. Es müßten daher bei gegenseitigem freien Verkehr die Formalitäten bestimmt werden, „unter welchen die diesseitigen Erzeugnisse in die Königlichen Rheinprovinzen frei von Zollabgaben und Verbrauchsteuer eingehen und umgekehrt alle jenseitigen Erzeugnisse, soweit sie zur diesseitigen inländischen Konsumtion dienen“. Und mit der Selbstherrlichkeit aller kleinstaatlichen Diplomaten fügte er hinzu: „Die herzoglich nassauischen und die königlich preußischen Untertanen werden sich in dieser Hinsicht allen Formen gern unterwerfen.“ [17]

Ganz in den freihändlerischen und den darauf aufgebauten finanzwissenschaftlichen Anschauungen lebend, hatte Marschall nicht die mindeste Ahnung von den Grundbedingungen eines Grenzzollwesens. Er meinte allen Ernstes, innere Verkehrs-

[17]) Marschall an Otterstedt 16. Jan. und 17. März, Otterstedt an Marschall 22. Jan., Note Marschalls vom 27. Jan. und 6. März (Originale B II 6), Note Otterstedts an Marschall d. 1. März 1819: W. I 508.

freiheit sei ohne äußere Zollgrenze möglich, und die Durchlöcherung des preußischen Systems gegen Nassau bliebe auf den Zollertrag ohne Einfluß. Auch verkannte er vollkommen den Unterschied zwischen seinem kleinen Herzogtum und der preußischen Großmacht. Weil Nassaus Finanzen ohne Zoll auskamen, mußten es nach seiner Ansicht die Preußens auch. Jeder Zoll war ihm schon wegen der hohen Erhebungskosten eine finanzpolitische Maßregel, die den Wahrheiten der neuen nationalökonomischen Lehren nicht standhielt.[18]) Auf den naheliegenden Gedanken, daß Nassau, ohne eine Gegengabe bieten zu können, Preußen ein unbilliges Opfer zumutete, ist der Minister nicht verfallen. Im Gegenteil meinte er, daß sein Land den ersten Anspruch auf Aufhebung der preußischen Mautlinie machen dürfe, weil es die allgemeine Verkehrsfreiheit schon vollkommen durchgeführt habe. Die Großmacht sollte sich dem Kleinstaate, die Tatsachen der radikalen Theorie fügen. Daher konnte der Vorschlag Marschalls keinen Erfolg haben. Richtig war an ihm nur die Absicht der Auseinandersetzung mit dem Staate, der für Nassaus Wirtschaftsleben entscheidende Bedeutung hatte. Die Durchführung dieser Absicht blieb ein Versuch mit unbilligen und unzulänglichen Mitteln.

Aber auch Preußen wußte die in dem nassauischen Antrage sich bietenden Vorteile nicht zu nutzen. Im Ministerium des Auswärtigen war man in den Fragen des Zollwesens und der Finanzen ebenso unerfahren wie in Nassau. Man war gewohnt, die wirtschaftlichen Verhältnisse als Anhang der höheren Politik zu betrachten, und hatte mit einiger Sorge die Verstimmung beobachtet, welche die Ausführung des Zollgesetzes im Bunde hervorgerufen hatte. In diesem Betracht schien der nassauische Antrag willkommen, weil man durch ein Eingehen auf die laut gewordenen Wünsche die verlorenen Sympathien wiederzugewinnen und den politischen Einfluß zu stärken hoffte. Mit guter Berechnung deutete Marschall auf

---

[18]) Vgl. z. B. die Steuerregeln von Adam Smith, etwa im Artikel Finanzwissenschaft von v. Eheberg, Handwörterb. d. Staatswiss. IV³, S. 307.

diese Gesichtspunkte hin, suchte sie sogar für seine Rheinschiffahrtspläne auszubeuten, und Otterstedt setzte, voll froher Erwartungen auf eine tätigere preußische Politik, wie einst Hardenberg, so jetzt Bernstorff auseinander, wie seit der Errichtung des preußischen Zollwesens Bremen an die Stelle Hollands trete, der Handel statt durch die Rheinlande seinen Weg durch die nichtpreußischen Weserlande nehme, wie in den deutschen Staaten ein starkes Mißtrauen gegen Preußen entstanden sei, wie sich schon Schmugglerbanden in Nassau und Hessen gebildet hätten. Nun gelte es, durch einen Vertrag mit Nassau die Absichten Preußens in das hellste Licht zu stellen. Nur müsse man dann auch weitergehen und z. B. mit Darmstadt ebenfalls abschließen. Tatsächlich ließ sich Bernstorff von diesen Sirenenklängen betören. Obwohl er niemals zu einer aktiven Politik den Mut fand, mühte er sich doch, die Mißstimmung gegen sein neues Heimatland möglichst zu beseitigen. Er suchte deshalb die Minister der Finanzen und des Handels, Klewitz und Bülow, zu überzeugen, daß ein finanzielles Interesse nicht gegen den nassauischen Antrag spräche, da das Hauptzolleinkommen auf der Besteuerung der nichtdeutschen und überseeischen Waren beruhe. Daß zwar Nassau keine Gegengabe zu bieten habe, sah er ein, aber er meinte, es läge im preußischen Interesse, durch Zollherabsetzung den Schleichhandel, der an jener Grenze schwer zu verhindern sei, lahmzulegen. So war Preußens Minister der auswärtigen Angelegenheiten bereit, aus Ängstlichkeit und bundespolitischer Erwägung das eben erst festgestellte Zollsystem zu durchlöchern.[19])

Im Finanz- und im Handelsministerium dagegen spielten Betrachtungen der Bundespolitik gar keine Rolle. Nur das materielle Interesse Preußens zog man hier in Rechnung und schätzte fast kleinlich das Mehr oder Weniger des greifbaren Vorteils ab. Für Klewitz war es ausschlaggebend, daß die

---

[19]) Otterstedt an Bernstorff d. 27. Januar, Bernstorff an Bülow und Klewitz d. 22. Febr. 1819: B. II 6.

Trierer Regierung einen Vertrag mit Nassau für entbehrlich, ja für schädlich schon wegen des Weinbaues an der Mosel. Und wie konnte Nassau bei freiem Handel ohne Grenzzoll die Sicherheit bieten, daß nicht von Frankfurt aus alle möglichen Waren als nassauische nach Preußen eingeschmuggelt würden? Ursprungs- und Verbrauchszeugnisse waren nicht genügend. Deshalb ersuchten Klewitz und Bülow den Minister des Auswärtigen, dem Gesandten in Nassau aufzugeben, „weder unzeitige Hoffnungen zu erregen, noch für sich Schritte vorwärts zu tun“.[20])

Als neun Jahre später der Hesse Hofmann mit dem Anerbieten kaum durchzuführender Tarifherabsetzungen nach Berlin kam, da antwortete ihm Motz mit dem Gegenvorschlag eines Zollvereins. Ohne Zweifel war ein Abschluß mit Nassau, der ebenfalls die Einbeziehung des Kreises Wetzlar in die Zolllinie ermöglicht hätte, wegen der günstigen Grenzlage weit wünschenswerter als der mit Hessen-Darmstadt. Ob Nassau dem zugestimmt hätte, bleibt dahingestellt, bezeichnend aber ist es, daß Preußen einen etwaigen Antrag überhaupt nicht in Erwägung zog. Die Folgen blieben bedauerlich. Denn Nassau sah sich nun mit einem Schein von Recht und fast notgedrungen auch in der Handelspolitik an die Seite der Gegner Preußens gedrängt. Trotz der Verheißungen des Zollgesetzes, trotz der Antwort an die Deputation des Listschen Vereins[21]) und der Instruktion Bernstorffs für die Wiener Konferenzen war man sich aber im Jahre 1819 in Berlin über den Weg einer Auseinandersetzung mit den einzelnen deutschen Nachbarn noch nicht im geringsten klar. Nur eine Regelung durch den Bund wies man ab. Jene Klärung aber erfolgte erst infolge der süddeutschen Zollverhandlungen.

Die verschiedene Auffassung in den Ministerien führte zu einer Halbheit. Obwohl man kein Mittel zur Ausführung des

[20]) Bülow und Klewitz an Minist. d. a. A. 14. April und 2. Okt. 1819: B. II 6.

[21]) Vgl. Treitschke II, S. 623 f.

nassauischen Verlangens sah, wagte man nicht, es geradezu abzulehnen, ließ vielmehr Marschall ohne Antwort. Auf das wiederholte Drängen des auswärtigen Amts verschanzten sich Klewitz und Bülow hinter dem ausbleibenden Bericht der Regierung zu Koblenz, bis schließlich die Haltung, die Marschall auf den Wiener Konferenzen einnahm, den willkommenen Anlaß bot, die Sache ganz ad acta zu legen.[22])

Auf die Beziehungen zwischen den beiden Staaten wirkte die Verschleppung natürlich nur ungünstig ein. Aus einer Note Preußens an die homburgische Landesregierung entnahm der nassauische Minister, daß Preußen in Ursprungszeugnissen allein keine Sicherheit sähe für die Aufrechterhaltung seines Systems, das vorzüglich gegen das Ausland gerichtet wäre. Ohne Nachricht auf seinen Antrag machte er sich am 1. Juli recht gallig gegen [illegible] Luft. Mit der Behauptung, der Zoll sei vorzüglich gegen das Ausland gerichtet, vertrügen sich die Zollsätze nicht. „Denn deutsche Weine, deutsche Körnerfrüchte zahlen auch Eingangsrechte. Es scheint, daß man in den Prinzipien noch nicht recht zu Berlin einig ist, während man den nur gegen nichtdeutsche Produkte gerichteten Zoll von deutschen wie von andern erhebt und unsere Vorschläge unbeantwortet läßt.“[23]) Für Marschall war das um so empfindlicher, als er bereits bei Eröffnung der landständischen Sitzungen auf die Verhandlungen mit Preußen vertröstet hatte. Die alte Feindseligkeit gegen den norddeutschen Staat flackerte neu auf. Es lag nahe, das Zollgesetz auf anderem Wege unschädlich zu machen. —

Solange noch Aussicht auf Verständigung vorhanden war, hielt sich Nassau in dem Toben der Bundesschlacht zurück. Den Listschen Anregungen stand es von vornherein nicht allzu freundlich gegenüber, da ein deutscher Handelsverein doch ganz

---

[22]) Bülow und Klewitz an Minist. d. a. A. 2. Okt. und 9. Dez. 1819: B. II 6.

[23]) Abschrift Schreibens Marschalls an die hess.-homburgische Landesregierung v. 6. Juni 1819; Marschall an [illegible] v. 1. Juli 1819; W. I 508.

verdächtig nach Revolution roch, List auch nach Marschallschem Geschmack zu sehr das Interesse des Gewerbestandes betonte. Daher erzielte auch die Deputation des Handelsvereins in Biebrich keinen Erfolg, als sie Mitte Juli ihre Eingabe überreichte,[24]) und der Korrespondent des Vereins für Nassau, der Wiesbadener Kaufmann Joh. Friedr. Ruß, erlangte auf die Regierung keinen Einfluß. Aber auch an dem dauernden Geplänkel gegen das preußische Zollgesetz am Bundestag beteiligte sich Nassau nicht. Einem Bundeszollsystem brachte es keine Sympathien entgegen, sein Ideal war eine weltbürgerliche Verkehrsfreiheit. Einer Anfrage Waldecks, die es durch den Gesandten der 16. Kurie v. Leonhardi im April 1819 an die Bundestagsgesandten beider Hessen und Nassaus richtete, wie man sich zu der preußischen Maut stellen wolle, ob gemeinsame Maßregeln ratsam seien, war Marschall die Antwort schuldig geblieben. Als aber die Waldeckische Regierung sich am 16. Juli an Nassau selbst wandte, zeigten sich schon die Folgen des preußischen Zögerns. Marschall erwiderte am 7. September, er habe Verhandlungen mit Preußen angeknüpft, lasse sie aber nun auf sich beruhen, da die Angelegenheit des Artikels 19 auf den Ministerialkonferenzen zu Wien zur Sprache käme. Retorsionen würde Nassau — darin lag eine Absage an das kurhessische Vorgehen — nicht anwenden, da diese den Bewohnern des Herzogtums ebenfalls schadeten. Zweckmäßigere Finanzeinrichtungen in Preußen würden die Berliner Regierung ganz von selbst von dem für ihre eigenen Untertanen verderblichen Zollsystem abbringen. Die homburgische Regierung wurde wegen der gleichen Anfrage ebenfalls auf Wien vertröstet.[25]) —

---

[24]) Eingabe des Handelsvereins an den Herzog, Wiesb. d. 19. Juli 1819: W. III 1.

[25]) Bericht des kurhess. Bundestagsgesandten v. Lepel, Frankfurt, den 13. April 1819: Mbg.; Schreiben der Waldeckischen Regierung vom 16. Juli und Marschalls Antwort vom 7. Sept. 1819; Bericht der Landesregierung an Staatsministerium vom 10. Sept. und Marschalls Antwort vom 10. Nov. 1819: W. I 508.

Zu heftigen Zusammenstößen mit Preußen kam es dagegen in der Zentralkommission zu Mainz.[26]) Obwohl Jacobi über die Freilassung der Schiffahrt vom Zoll gleich eine beruhigende Erklärung abzugeben vermochte,[27]) schien es den Gegnern, als ob jetzt erst der Kern der preußischen Politik offenbart wäre. Denn der Umschlag zu Köln wirkte genau wie ein Transitzoll, auf den Namen kam es nicht an. Bei den Anschauungen von Klewitz mochte er auch in der Tat als eine erfreuliche Ergänzung des Landzolls angesehen und die Neigung, ihn aufzuheben, noch mehr vermindert werden. Da aber umgekehrt für die übrigen deutschen Staaten die Freiheit der Schiffahrt seit der Einführung der preußischen Zölle eine erhöhte Bedeutung erlangte, so mußten die Gegensätze gerade an dieser Frage heftig aufeinanderstoßen. Namentlich durfte Nassau erwarten, durch den Wassertransport einem guten Teil der Hemmungen des preußischen Zollwesens zu entgehen, und ganz natürlich nahm es deshalb, seit dieser Gesichtspunkt im Vordergrund des Interesses stand, eine Annäherung an Holland vor. Die Rheinischen Blätter erheben in einer Besprechung der Schrift der Kölner Handelskammer: „Soll der Rhein bis in oder nur bis an das Meer frei sein?“ ihre Stimme gegen die Verquickung des Umschlagrechts mit den Seezöllen. Der Kölner Umschlag verstoße ebensosehr gegen die Freiheit der Rheinschiffahrt wie die holländischen Zölle. Daß man beide verbände, sei noch schlimmer. „Uns fällt dabei die Befreiung dessen ein, den der eine hält und der andere nicht losläßt.“ Rößler gab gar den unpolitischen, alle guten Deutsche aber jederzeit so bezaubernden Rat, erst bei sich selbst die völlige Freiheit durchzuführen, ehe man an Fremde Forderungen stelle. Erst wenn der Umschlag aufgehoben sei, lasse sich übersehen, ob und wie die holländischen Seezölle der Schiffahrt schadeten.[28])

---

[26]) Vgl. Gothein, S. 107 ff. und Eckert, S. 108 f.

[27]) Rau I, S. 504 f.

[28]) Rhein. Bl. 26. Dez. 1819 und 1. Jan. 1820; Rau II, 1, S. 264 ff.

Die Gegnerschaft gegen Preußen wuchs, indem die Niederlande am 8. Juni 1818 sich zur Aufhebung des Syndikats, des Kriegszuschlags zu den Transitzöllen, und zur Gestattung der Rückfracht für deutsche Schiffe bereit erklärten. Die Kommissionsmehrheit beschloß am 5. März 1819, die niederländische Regierung habe im Sinne der Wiener Akte genug gemacht, und forderte am 12. desselben Monats auf Antrag Bayerns Preußen auf, binnen zwei Monaten den Zuschlag aufzuheben. Trotzdem seine Forderungen vom 14. Oktober 1817 durch die holländische Erklärung nicht erfüllt waren, hatte sich Rößler unter dem Einfluß der neuen Lage lebhaft für den bayrischen Antrag eingesetzt. Nach dem Zugeständnis Sourcounds sei der Rhein frei, kein Zoll habe auf ihm Platz — dabei erhoben die Mynheers nach wie vor unter lästigen Formalitäten hohe Wertdurchgangszölle —, der Oktroi sei vertragsmäßig bestimmt, Rückfracht werde niemand verwehrt. „Auf diesen nunmehr wechselseitig anerkannten Grundpfeilern der Freiheit wird die Rheinschiffahrt in ihrer neuen Gestaltung verjüngt emporwachsen, nach dem Willen der Stifter jenes liberalen Völkergesetzes ein Vorbild für alle Ströme unseres Weltteils. Kein Zweifel herrscht unter uns über die Art der Vollziehung. Die stolze Colonia allein ist es, die fortwährend der Macht des friedlichen Völkervertrags trotzt, in ihrer Anmaßung unterstützt durch so geistreiche Eingelenke ihrer Verteidiger. Aber es ist die Heiligkeit eingegangener Verträge, was Throne und Staaten schirmt; die Mauern der alten Römerstadt sind nicht stark genug, daß an ihnen sich die Kraft dieser Wahrheit breche. Wir stehen hier, eine Nationalangelegenheit zu verfechten. Der lebenden Generation und ihren Nachkommen sind wir dafür verantwortlich, daß die hohe Verheißung des Wiener Völkerkongresses nicht folgenlos verhalle." Mit drohend-triumphierender Wendung gegen das preußische Zollgesetz schloß er: Die holländischen Seezölle hätten mit der Rheinschiffahrt nichts zu tun. „Sollen wir etwa auch die Folgen des preußischen Zollsystems in der Zentralkommission zur Sprache bringen? Hoffentlich führt die

nächste Zukunft auch praktisch zu der Wahrheit, daß Zölle unnatürliche Fesseln für Völker sind, daß sie sich am wenigsten mitten unter den Nachbarstaaten durchführen lassen. Die Freiheit der Ströme wird die Grenzen zehnfach ausdehnen: in dunkler Nacht gleitet das Schiff des Einschwärzers aus freiem Strom sicher an den verborgenen Ort, aller Vorkehrungen trotzend. Aber die Staaten werden sich wegen der Folgen verständigen. Dieses Feld neuer Erörterungen wird der deutschen Nation Früchte der zweiten Ernte bringen. Die erstere reifet uns entgegen: Freiheit der Schiffahrt ist Grundfeste und Vorbedingung des freien Handels."[29]) Fast ein köstliches Programm! Deutlich genug war damit gesagt, daß Nassau die Freiheit der Schiffahrt als Kampfmittel gegen den preußischen Zoll benutzen würde. Eben mußte die letzte Note Marschalls über den Handelsvertrag in Berlin bekannt geworden sein. Jetzt folgte die Drohung im Fall der Ablehnung. Aber alles Rühle'sche Pathos half über die Fruchtlosigkeit der Verhandlungen nicht hinweg. Preußen blieb fest.

So entschloß man sich, das Schlachtfeld zu wechseln.[30]) Am 7. März 1819 hatte Marschall an Otterstedt im Vertrauen geschrieben, er sehe in Preußens Interesse, wenn er nunmehr in der Rheinschiffahrtsfrage nachgebe. Man gehe bereits damit um, die Angelegenheit auf Grund des Artikels 19 vor den Bundestag zu bringen. Der nassauische Hof, der um Teilnahme an der Beschwerde gebeten [illegible] habe, [illegible] die Sache lasse sich umgehen. „Es ist ja besser, der preußische Hof tut ohne solche Anregungen, was er doch tun muß." Otterstedt ahnte gleich, daß nur Marschall der Urheber [illegible] im Sinne [illegible] sein Rat zur Nachgiebigkeit fand aber in Berlin schlechte Aufnahme. Marschall hielt mit den württembergischen, badischen und holländischen Gesandten, Wangenheim, Berckheim und Grünne, eine geheime Besprechung in Frankfurt. Man kam überein, einen gemeinsamen Schritt in Berlin zu tun, für den man durch

[29]) Nau II, 2, S. 10 ff.

[30]) Gothein, S. 114 f.; Eckert, S. 109.

Lepel auch Kurhessen gewann.[31]) Mit der Klage am Bundestag ließ sich Marschall Zeit, offenbar weil er wegen des Handelsvertrages Preußen nicht reizen wollte. Erst am 28. Juli 1819 verlas er in vertraulicher Sitzung eine maßvolle Erklärung und beantragte, die preußische Regierung von Bundeswegen zur Abschaffung des Kölner Umschlags zu ersuchen. Deren Gesandter v. d. Goltz nahm den Antrag ad referendum und legte ebenfalls vertraulich am 26. August den preußischen Standpunkt dar, bestritt die Kompetenz des Bundestags, da an den Beratungen über die Rheinschiffahrt auch Frankreich beteiligt sei, kündigte dann aber an, daß Preußen bald in Mainz den Entwurf eines definitiven Reglements vorlegen werde. Es folgte ein kleiner Streit in der Preußischen Staatszeitung und der Frankfurter Oberpostamtszeitung, an dem Marschall nicht unbeteiligt war.[32]) Eine Erwiderung, die er auf die preußische vertrauliche Gegenerklärung verfaßte, ist am Bundestag nicht abgegeben worden. Von Interesse ist sie aber dadurch, daß sie sich unter Ablehnung der preußischen Einwände durch das Versprechen der Vorlegung eines definitiven Entwurfs für befriedigt erklärt.[33])

So ging die Handlung am Bundestage und nicht minder die Berliner Demarche aus wie das Hornberger Schießen. Für die kommende Haltung Nassaus aber waren sie bedeutungsvolle Anzeichen. Das preußische Zollgesetz hatte die durch den ausländischen Wettbewerb hervorgerufene Notlage der Gewerbe in den übrigen deutschen Landen zum Höhepunkt geführt. Daß die sowieso schon gegen Preußen eingenommenen nassauischen Politiker unter dem Einfluß der Freihandelslehre dieses Zollgesetz für den Notstand in erster Linie verantwortlich

---

[31]) Marschall an Otterstedt, Wiesb. 7. März 1819: W. I 508; Note Berckheims an Lepel, Frankfurt 6. April; Bericht Lepels, Frankfurt d. 14. April; Extrakt Geh.-Rats-Protokolls, Kassel d. 20. April 1819: Mbg., kurhess. Gesandtschaft VI.

[32]) Erklärungen und Zeitungsartikel bei Rau II, 2, S. 182 ff.

[33]) W. III 1.

machten, darf nicht wundernehmen. Ganz befangen in der Smithschen Theorie kamen sie gar nicht auf den Gedanken, den Anschluß an ein größeres geschlossenes Wirtschaftsgebiet und damit einen Schutz ihrer Gewerbe zu suchen. Als Preußen, mit sich selbst über die zukünftige Zollpolitik noch keineswegs im Reinen, auf den praktisch unmöglichen Antrag des freien Verkehrs an der gemeinsamen Grenze nicht einging, befreundete sich Nassau mit der Absicht, auch ohne, ja gegen Preußen diese Freiheit zu erzwingen. Daher die Annäherung an die Forderung des Vollzugs des 19. Artikels der Bundesakte und die verschärften Angriffe gegen Umschlag und Gildezwang auf dem Rhein. Diese Versuche, die Nachteile der preußischen Zollinie für Nassau unwirksam zu machen, mußten aber einen weit lebhafteren Charakter annehmen, seitdem zu den wirtschaftlichen Gründen gegen das Zollgesetz sich noch solche anderer Natur gesellten.

Lebenslauf.

Am 4. Juni 1890 wurde ich, Walter Menn, zu Hilchenbach (Kr. Siegen) geboren. Ich bin preußischer Staatsangehöriger und evangelischen Bekenntnisses. Im Geburtsort besuchte ich seit Ostern 1896 die Seminarübungsschule, seit 1900 die Rektoratschule und bezog dann das Gymnasium zu Hagen in Westf., von wo ich Frühjahr 1909 mit dem Reifezeugnis entlassen wurde. Ich studierte sodann Geschichte und klassische Philologie und zwar in Halle Ostern 1909 bis Ostern 1911, in Freiburg i. Br. im Sommer 1912, in Marburg von Ostern 1911 bis Ostern 1912 und seit Herbst 1912. In Marburg bestand ich am 31. August 1914 die Prüfung für das Lehramt an höheren Schulen. Im Oktober 1914 und im Frühjahr 1915 nahm ich an den Kämpfen vor Ypern als Freiwilliger teil. Infolge Verwundung im Mai 1916 aus dem Heeresdienst entlassen, nahm ich meine Geschichtsstudien in Marburg wieder auf und bestand dort vor der philosophischen Fakultät am 1. August 1917 das examen rigorosum. Mein jetziger Aufenthaltsort ist Münster in Westf.

Meine akademischen Lehrer waren vornehmlich die Herren Professoren B. Niese, Heldmann, Wissowa, Prächter, Nebert, Kern, Stammler, Bauch in Halle,

Meinecke, v. Below, Fabricius, Schwartz, Schneider in Freiburg,

Busch, Andreas, Brackmann, Klebs, Birt, Maaß, Jacobsohn, Jacobsthal, Troeltsch, Böhmer, Natorp in Marburg.

Zu besonderem Danke bin ich Herrn Geh.-Rat Professor Dr. Busch verpflichtet, der mich zu vorliegender Arbeit angeregt und bei der Ausführung in liebenswürdigster Weise mit Rat unterstützt hat, sowie den Herren Direktoren der Staatsarchive in Wiesbaden, Marburg und des Geheimen Staatsarchives in Berlin, vornehmlich Herrn Geh.-Rat Dr. Wagner in Wiesbaden.